

# **Konsekvenser av manglende kystlinje:**

## **En casestudie av Rwanda og Burundi**

av

Mads Andersen

**Masteroppgave**

Masteroppgaven er levert for å fullføre graden

**Master i samfunnsøkonomi**

Universitetet i Bergen, Institutt for økonomi

Juni 2010

UNIVERSITETET I BERGEN



## **Forord**

Denne oppgaven markerer det siste skrittet i fullførelsen av graden min ved Universitetet i Bergen. Først og fremst vil jeg takke veilederen min Rune Jansen Hagen for et godt samarbeid og god oppfølging i gjennom året som har gått.

Jeg vil også takke venner, familie, samboer og medstudenter for støtte på veien. I denne forbindelse vil jeg også rette en ekstra oppmerksomhet mot Grethe Riveland Jæger og Kjell Jæger som har hjulpet meg med korrekturlesing og programmering.

---

Mads Andersen, Bergen 1. juni 2010

## Sammendrag

---

### **Konsekvenser av manglende kystlinje: En casestudie av Rwanda og Burundi**

av

**Mads Andersen, Master i samfunnsøkonomi**

Universitetet i Bergen, 2010

Veileder: Rune Jansen Hagen

---

I dag er det 44 land i verden som ikke har direkte tilgang til havet og derfor er kategorisert som land uten kystlinje (LUK). Konsekvensene av ikke å ha tilgang til havet kan være store, men omfanget av dette kan være forskjellig med tanke på hvilket kontinent landet befinner seg på. Å være LUK i Europa er ikke helt det samme som å være LUK i Afrika.

Denne oppgaven har som mål å belyse problemene forbundet med å være LUK og tar for seg spørsmålet om det å mangle kystlinje er en viktig faktor i forhold til økonomisk utvikling. Oppgaven går også inn på spørsmålet om hva som må til for å bedre situasjonen til land uten kyststripe. Metoden brukt i oppgaven er kvalitativ og består av en casestudie med utgangspunkt i to afrikanske LUK, Rwanda og Burundi. Oppgaven, med bakgrunn i casestudiet, viser teoretisk og empirisk at situasjonen til LUK kan være forverrende for økonomisk utvikling. Dette gjelder spesielt for utviklingsland der deres transittland også er utviklingsland og direkte og indirekte transportkostnader spiller en stor rolle.

## Innholdsfortegnelse

Forord .....	ii
Sammendrag .....	iii
Innholdsfortegnelse .....	iv
Tabeller .....	vi
Figurer .....	vii
Innledning .....	viii
Del 1. ....	1
Kapittel 1. Utfordringene .....	1
1.2 Avhengighet av komplikasjonsfri transitt. ....	2
1.3 Avhengighet av gode politiske relasjoner til naboer .....	3
1.4 Avhengighet av transitt -infrastruktur .....	3
1.5 Avhengighet av fred og stabilitet i transittland .....	4
1.6 Politikk og Institusjoner .....	4
1.6.2 Foretaksregulering .....	6
1.7 Kapitaltilførsel fra utlandet .....	9
1.7.2 Utenlandske direkteinvesteringer .....	9
1.7.3 FDI i forhold til bistand .....	10
1.8 Konklusjon .....	11
Kapittel 2. Direkte kostnader i forbindelse med transport .....	12
2.2 Infrastruktur .....	13
2.3 Tilgang til internasjonale markeder og transportkostnaders rolle innen vekst .....	16
2.3.2 The curse of small shipments .....	18
2.4 Transittkostnader .....	18
2.4.2 Transittavtaler .....	20
2.4.3 Transittlandets perspektiv .....	20
2.5 Konklusjon .....	21
Kapittel 3. Kostnaden forbundet med tid .....	22
3.2 Forsinkelser .....	24
3.3 Verdien av tid .....	26
3.3.2 Flytransport som et alternativ .....	27
3.4 Konklusjon .....	28
Del 2. ....	29
Kapittel 4. Casestudie med utgangspunkt i Rwanda .....	29
4.2 Rwanda's situasjon som et land uten kystlinje .....	30
4.2.2 FDI .....	31
4.2.3 Bistand .....	33
4.3 Direkte kostnader forbundet med transport .....	34
4.3.2 Infrastruktur .....	35
4.4 Kostnaden forbundet med tid .....	36
4.4.2 Infrastruktur .....	37
4.5 Økonomisk vekst og tilgang til internasjonale markeder .....	38
4.6 Konklusjon .....	41
Kapittel 5. Casestudie med utgangspunkt i Burundi .....	42
5.2 Burundi's situasjon som land uten kystlinje .....	44
5.2.2 FDI .....	45
5.2.3 Bistand .....	47
5.3 Direkte kostnader forbundet med transport .....	47
5.3.2 Infrastruktur .....	48

5.4 Kostnader forbundet med tid .....	49
5.4.2 Infrastruktur .....	51
5.5 Økonomisk vekst og tilgang til internasjonale markeder .....	53
5.6 Konklusjon .....	55
Kapittel 6. Sammenligning og resultater fra casestudiet .....	56
6.2 Reformering og FDI .....	57
6.3 Transportkostnader .....	60
6.4 Tid .....	60
6.5 Konklusjon .....	62
Del 3. ....	64
Kapittel 7. Hvordan forbedre seg? .....	64
7.2 The Almaty Programme of Action .....	65
7.3 Utvikling av infrastruktur og transittsystem .....	67
7.3.2 Forbedring av infrastruktur og transporttilbud .....	67
7.3.2.2 Fasiliteter og behandling i havner .....	68
7.3.3 Forbedre transittfasiliteter og støttetjenester .....	68
7.4 Øke grad av handel .....	69
7.4.2 Utvide regional handel .....	70
7.4.3 Andre måter for å øke grad av handel .....	72
7.5 Politikk og institusjoner .....	73
7.5.2 Det juridiske aspektet .....	74
7.5.3 FDI .....	75
7.5.4 Det internasjonale miljøet .....	77
7.6 Konklusjon .....	78
Kapittel 8. Avsluttende kommentarer og konklusjoner .....	79
Appendiks .....	81
Appendiks A: Handelspartnere for ULUK i prosenter, 2003 .....	81
Appendiks B: UNCLOS, Part X, Rights of access of land-locked states to and from the sea and freedom of transit. Artikkel 124-132. ....	83
Appendiks C: Kart over Øst-Afrika og handelskorridorer. ....	85
Referanser .....	86
Elektroniske kilder .....	90

## Tabeller

Tabell 1: Human Development Indicator - Rankings and Components .....	1
Tabell 2: Gjennomsnittlig telekommunikasjonsindikatorer (2000) .....	15
Tabell 3: Transportkostnader fra viktige verdensmarkeder for land med kyststripe og LUK (i US\$ med TEU).....	19
Tabell 4. Andel av hovedhandelspartnere til Rwanda i prosent, 2003 .....	37
Tabell 5. Andel av hovedhandelspartnere til Burundi i prosent, 2003.....	51
Tabell 6. Topp 10reformerere i 2008/2009 .....	58
Tabell 7. Handel over landegrenser.....	61

## Figurer

Figur 1 Hvor er økonomier uten kyststripe rangert i forhold til foretaksvennlige reguleringer	7
Figur 2 Hvor er økonomier uten kyststripe rangert i forhold til foretaksvennlige reguleringer	8
Figur 3 LUK presterer verst innen 7 av 10 av kategoriene til Doing Business.....	9
Figur 4. Gjennomsnittlig transporttid i dager for LUK og LMK .....	23
Figur 5. FDI som % av Rwanda`s BNP .....	31
Figur 6. FDI i millioner US\$ .....	33
Figur 7. Kostnader av eksport og import i US\$ for frakt av en 20ft konteiner (TEU).....	34
Figur 8. BNP per capita i Rwanda i perioden 1970 - 2008 (US\$) .....	39
Figur 9. Import og eksport av BNP i millioner US\$ .....	40
Figur 10. Burundi's eksport og import i perioden 1950 -2008 i millioner US\$ .....	45
Figur 11. FDI som % av Burundi`s BNP .....	46
Figur 12. Kostnader av eksport og import i US\$ for frakt av en 20ft kontainer (TEU).....	48
Figur 13. Antall dager det tar å eksportere og importere en 20ft konteiner (TEU) .....	50
Figur 14. BNP per capita i Burundi i perioden 1970 - 2008 (US\$) .....	53
Figur 15. Import og eksport i % av Burundi`s BNP.....	54
Figur 16. BNP per capita i US\$ fra 1970 til 2008.....	56
Figur 17. FDI i Rwanda og Burundi i millioner US\$ i perioden 1990 - 2008 .....	58

## Innledning

Det er i dag 44 land i verden som ikke har direkte tilgang til havet i form av en kystlinje<sup>1</sup> og av disse er 31 utviklingsland. Plasseringen til land uten kyststripe (LUK) utgjør en stor ulempe for deres utviklingsprosess. Her er mangelen på tilgang til havet, store avstander til markeder og i forbindelse med dette er høyere kostnader viktige faktorer. Hvor store problemer landene har varierer. Et eksempel kan være Sveits. Landet er et LUK i Europa, men har greid seg helt utmerket på grunn av at de befinner seg midt i ett av verdens største markeder og har utviklet stordriftsfordeler innen for eksempel klokker, kjemikalier og farmasi.

Denne oppgaven har som mål å belyse problemene forbundet med å være LUK og tar for seg spørsmålet om det å mangle kystlinje er en viktig faktor i forhold til økonomiens utvikling. Oppgaven vil også ta for seg hva som må til for å bedre LUK sin situasjon. Oppgaven består av tre deler der første del tar for seg LUK generelt i 3 kapitler. Kapittel 1 er et innledningskapittel som tar opp hovedproblemene LUK står ovenfor. Kapittel 2 og 3 tar for seg direkte og indirekte kostnader forbundet med transport.

Metoden brukt i oppgaven er kvalitativ og består av et casestudie med utgangspunkt i to like land uten kystlinje. Disse to landene er de Øst-Afrikanske landene Rwanda og Burundi. Bakgrunnen for valget av disse landene er at landene er veldig like på flere områder som for eksempel størrelse og avstand til havet. Landene blir påvirket av mange av de samme eksterne faktorene som for eksempel transittland og de er likestilte i forhold til ressurser. I tillegg virket landene interessante på grunn av lange transittpassasjer, lav økonomisk vekst og fattigdom.

Målet med dette casestudiet er å finne ut om disse to landene har sin situasjon som LUK å takke for flere av sine problemer innenfor sin utvikling. Årsaken til å velge to like land er å finne ut om det ene landet har kommet bedre ut enn det andre med bakgrunn i å ha nokså likt utgangspunkt og da å vise at det er tiltak som kan gjøres for å bedre sin posisjon som LUK. Del to av oppgaven består altså av casestudiet der kapittel 4 tar for seg Rwanda og kapittel 5 tar for seg Burundi i lys av kapitlene i del 1. Videre i del 2 kommer kapittel 6 som sammenligner landene og legger frem resultater angående casestudiet. Del 3 er kapittel 7 som omhandler hva LUK kan gjøre for å bedre sin posisjon og kapittel 8 som konkluderer oppgaven.

---

<sup>1</sup> (CIA 2010b)



## Del 1.

### Kapittel 1. Utfordringene

Utfordringene LUK står ovenfor er reflektert i deres økonomiske utvikling. I Rapporten for menneskelig utvikling (HDR)<sup>2</sup>2009 vises det at 8 av de 12 landene som er ranket med de laveste indeksene for menneskelig utvikling (HDI)<sup>3</sup> er LUK, og alle utenom Afghanistan ligger i Afrika. Det kan observeres i tabellen under der LUK er markert.

**Tabell 1: Human Development Indicator - Rankings and Components**

HDI rank	Country	HDI	HDI Components		
			GDP /capita	Life Expectancy	Education
Low human development					
159	Togo	0.499	788	0.620	0.534
160	Malawi	0.493	761	0.456	0.685
161	Benin	0.492	1312	0.601	0.445
162	Timor-Leste	0.489	717	0.595	0.545
163	Côte d'Ivoire	0.484	1690	0.531	0.450
164	Zambia	0.481	1358	0.326	0.682
165	Eritrea	0.472	626	0.570	0.539
166	Senegal	0.464	1666	0.506	0.417
167	Rwanda	0.460	866	0.412	0.607
168	Gambia	0.456	1225	0.511	0.439
169	Liberia	0.442	362	0.548	0.562
170	Guinea	0.435	1140	0.538	0.361
171	Ethiopia	0.414	779	0.496	0.403
172	Mozambique	0.402	802	0.380	0.478
173	Guinea-Bissau	0.396	477	0.375	0.552
174	Burundi	0.394	341	0.418	0.559
175	Chad	0.392	1477	0.393	0.334
176	Congo (Democratic Republic of the)	0.389	298	0.377	0.608
177	Burkina Faso	0.389	1124	0.462	0.301
178	Mali	0.371	1083	0.385	0.331
179	Central African Republic	0.369	713	0.361	0.419
180	Sierra Leone	0.365	679	0.371	0.403
181	Afghanistan	0.352	1054	0.310	0.354
182	Niger	0.340	627	0.431	0.282

*Kilde : Human Development Report, 2009.*

<sup>2</sup> Human Development Report (HDR).

<sup>3</sup> Human Development Index (HDI).

Når en sammenligner LUK sin rangering med deres maritime naboer, kommer det frem at de kommer verre ut. I denne sammenhengen tar dette kapittelet opp de fleste problemene LUK står ovenfor, men legger mindre vekt på direkte transportkostnader og kostnader forbundet med tid ettersom dette blir tatt opp i kapittel 2 og 3.

Mye av grunnen til at LUK er kommet vesentlig dårligere ut enn sine naboer ved havet, er deres avhengighet av andre lands transitttruter for å få tilgang til internasjonale markeder nådd ved hjelp av shipping. Denne avhengigheten kan i følge Faye et al. (2004) i alle fall ta fire former<sup>4</sup>:

- (1.1) Avhengighet av komplikasjonsfri transitt.
- (1.2) Avhengighet av gode politiske relasjoner til naboer.
- (1.3) Avhengighet av transitt infrastruktur.
- (1.4) Avhengighet av fred og stabilitet hos transittnaboer.

Disse utfordringene varierer fra land til land. Det er derfor viktig å ta til hensyn hvordan hvert punkt virker på lands økonomiske struktur for å kunne forstå hvordan det å være LUK påvirker et lands utvikling (ibid).

### **1.2 Avhengighet av komplikasjonsfri transitt.**

LUK står ofte foran mye administrative vanskeligheter når varer skal transporteres over landegrenser. Disse problemene kommer i mange former. Blant annet utgjør transitt og tollavgifter til sammen store deler av transportkostnadene. I tillegg til dette krever internasjonal transitt mye papirarbeid og byråkratiske prosedyrer. Dette kan være dyrt og bli en byrde for vedkommende som står for transporten. Et annet stort problem er forsinkelser i transitt- trafikk. Det er ofte slik at tidsforsinkelser er et større problem enn de direkte kostnadene ettersom de forårsaker hindringer i å møte leveringskontrakter (ibid).

Transittkostnader er et stort problem blant annet i Øst-Afrika der det er estimert at de kan komme på så mye som 20 prosent av de direkte kostnadene (Anyango 1997). Når frakt skal gjennom flere land, som for eksempel fra Burundi gjennom Rwanda, Uganda og Kenya må en betale disse avgiftene flere ganger.

---

<sup>4</sup> Faye et al. (2004) formulerte store deler av LUKs problemer som avhengigheter og samler mange av problemene under fire former for avhengigheter.

### **1.3 Avhengighet av gode politiske relasjoner til naboer**

LUK er veldig avhengige av sterke og stabile relasjoner til sine transittland. Her kan transittland ha insentiver til ikke å hjelpe landet uten kyststripe hundre prosent. Her er det også snakk om konflikter mellom transittland og LUK. Da kan grensesperring eller andre reguleringer skape store konsekvenser for landet uten kyststripe. Fordi dette kan føre til store problemer, finnes det internasjonale lover og regler i forbindelse med konvensjoner som forsøker å hindre disse problemene (Faye et al. 2004). Dette blir blant annet tatt opp i kapittel 7.

### **1.4 Avhengighet av transitt -infrastruktur**

LUK er avhengige av sine nabolands infrastruktur for å kunne frakte varer til havner. Problemer oppstår her fordi infrastrukturen gjerne er dårlig. Dette gjelder spesielt utviklingsland uten kyststripe (ULUK). Grunnene kan være mangel på ressurser, dårlige regjeringer, konflikter eller naturkatastrofer. Uansett hva en dårlig transittinfrastruktur skyldes, resulterer dette i høyere kostnader for LUK som da konkurrerer svakere på verdensmarkedet. Dårlig transittinfrastruktur begrenser også avkastningen på investering på LUK's interne infrastruktur siden det er helheten av ekstern og intern infrastruktur som gjelder. Det er her viktig at det oppstår et samarbeid mellom LUK og transittland i et koordinert angrep på infrastrukturproblemet.

Et av de verst påvirkede landene i afrikansk sammenheng er Burundi som selv har nokså bra intern infrastruktur i form av vei. Likevel er Burundi avhengig av å frakte varer til havner, der Dar es Salaam<sup>5</sup> er den nærmeste store havnebyen som ligger 1200 km vekke fra Burundis hovedstad Bujumbura. I denne forbindelse er det ruten Sentral-korridoren<sup>6</sup> som blir brukt. Problemene her er at denne ruten for det meste ligger i Tanzania og landets transportinfrastruktur er så dårlig at ruten Nord-korridoren<sup>7</sup> er blitt brukt for å komme frem til Mombasa som ligger 2050 km borte. Til og med ruter til Durban på 4500 km er blitt brukt for å nå havn.

---

<sup>5</sup> Dar es Salaam ligger i Tanzania og ligger som nummer to etter Mombasa som Øst-Afrikas viktigste havnebyer (Hoyle 1978).

<sup>6</sup> Sentral-korridoren krysser midt i Tanzania og ender opp i Dar es Salaam.

<sup>7</sup> Denne handelskorridoren går fra Mombasa i Kenya gjennom Uganda, Rwanda, Burundi og den Demokratiske Republikken Kongo. (Kart: Appendiks C).

Minst påvirkede områder er gjerne områder der landtransport ikke er avgjørende. For eksempel er dette tilfellet for Botswana hvor store deler av den totale eksporten er diamanter og det er mulig å bruke flytransport.

Når det gjelder infrastruktur i transittland kan det ha store konsekvenser for spill-over effekter der land ofte tjener på at nabolandene deres vokser i forbindelse med egen vekst. God integrasjon, transportmuligheter og telekommunikasjon er i følge Roberts og Deichmann (2009) grunner til at land i rikere deler av verden, som OECD-land, vokser med sine naboland.

### **1.5 Avhengighet av fred og stabilitet i transittland**

Selv om transitt- infrastrukturen er bra og LUK ikke har noen konflikter med transittlandet, er man fremdeles avhengig av at det er rolig i transittlandet, at det ikke er borgerkrig, eller at de ikke er i konflikt med andre. Uroligheter og militære påkjenninger fører ofte til ødeleggelse av infrastruktur eller blokader av handelsstrekninger. Dette kan føre til at LUK må endre sine transportstrekninger i handelskorridoren eller i verste fall handelsstopp (Faye et al. 2004). Ades og Chua (1997) viser at regional/politisk ustabilitet i naboland har en sterk negativ effekt på lands økonomiske prestasjoner. Her er to viktige grunner forstyrrede handelsstrømmer og økte militære utgifter. Et eksempel som kan nevnes her er det afrikanske landet Malawi. Landet mangler kyststripe og på tidlig 1980-tallet oppstod det store transportproblemer forbundet med transitt da uroligheter oppstod i nabolandet Mosambik. Etter hvert som situasjonen ble forverret i Mosambik, ble transportproblemene til Malawi større og større. Når da handelsruten gjennom Mosambik ble stengt var behovet for en transportrute veldig stort og ruter til Durban i Sør-Afrika ble opprettet, men distansen her var tre til fire ganger lengre (ibid).

### **1.6 Politikk og Institusjoner**

I tillegg til problemene som direkte blir tatt opp av Faye et al. (2004) er det flere problemer som oppstår på grunn av dårlig geografisk plassering og store kostnader forbundet med transport som begrenser ULUK sin økonomiske vekst (Chowdhury og Erdenebileg 2006). Et problem her er at LUK's situasjon kan bidra med å begrense deres tilgang til handelspartnere. Kostnader i form av frakt og tid har veldig mye å si i forhold til hvilke land som driver handel med hverandre (ibid). Det er gjort studier der det er estimert at for hver dag ekstra varer tar å frakte minker sjansen for at USA vil benytte seg av handel med landet med 1-1.5% (Hummels

2001). Dette forholdet er lett å kjenne igjen når det blir presentert en oversikt over for eksempel ULUK sine handelspartnere<sup>8</sup>. Dette emne blir grundigere gjennomgått i kapittel 3.3.

Et annet problem kan være hindringer for teknologispredning. Når det gjelder teknologi har utviklingsland veldig forskjellige utgangspunkt. Mange LUK har vansker for å absorbere teknologi. Dette kan være fordi suksessfulle importører av teknologi veldig ofte ligger nær store markeder eller langs de største og mest trafikkerte sjørutene. Dette gjør at for eksempel land som Mexico, EU-land, naboer til EU-land, Kina, Hong Kong, Singapore og Sør-India ikke har store problemer med tilgang på nødvendig og ny teknologi. Det er derimot vanskeligere for land som ligger dårlig geografisk plassert som for eksempel LUK og regioner i innlandet. Disse ligger langt fra havner som for eksempel fjellregioner, Vest-Kina og Nord-India. Importen av ny teknologi er i deres tilfeller et større tiltak (Chowdhury og Erdenebileg 2006).

Et tredje problem kan være problematikken rettet mot mindre nivåer av åpenhet i økonomien. Utviklingen av økonomisk politikk og institusjoner i et land blir påvirket av geografi og disse faktorene spiller en stor rolle når det kommer til lands prestasjoner økonomisk. En forskjell på land med kyststripe og land uten, er at land som har kyststripe må stri med mobile produksjonsfaktorer som menneskelig, fysisk og finansiell kapital mens LUK er karakterisert med hovedsakelig immobile faktorer som land og bønder<sup>9</sup>. Når dette er tilfellet for LUK, vil regjeringen synes at lukket handelspolitikk eller landbrukskontroll vil være en mer lovende politikk. Situasjonen land med kystlinje er i gjør at de er nødt til å konkurrere om mobile faktorer ved å utvikle et bra økonomisk og juridisk klima for trekke til seg investeringer (ibid). Gallup, Sachs og Mellinger (1999) tar også opp geografis evne til å påvirke økonomisk politikk der land som er nærmere relevante markeder kan ha en tendens til å velge mer åpen handelspolitikk enn land med større distanser fra markedene. På bakgrunn av en modell<sup>10</sup> kommer de frem til at: ”god politikk og god geografi kan ha en tendens til å gå sammen” (Gallup, Sachs og Mellinger 1999, 17). Det kommer her frem at når det er liten vekst på grunn av faktorer som geografi, og politikk ikke hjelper, vil myndighetene som er profittmaksimerende innføre høye skatter som er tilfellet for politikk i retning proteksjonisme.

---

<sup>8</sup> Appendiks A.

<sup>9</sup> Dette gjelder spesielt ULUK.

<sup>10</sup> Se Gallup og Sachs 1999, s 16-17.

Det går andre veien når økonomien er god og bra økonomisk politikk fungerer. Incentivene til lav skattelegging vil da bli større (ibid).

Selv om mye taler for problemene som oppstår grunnet mangel på kystlinje spiller institusjoner en viktig rolle. Det er her en debatt om nøyaktig hvor stor rolle institusjoner spiller der enkelte hevder at geografi ikke er en så avgjørende rolle som andre hevder. Et eksempel på beviser som ikke vektlegger geografi noe særlig når det gjelder utvikling er Owen, Videras og Davis (2009) som finner beviser på at kvaliteten på institusjoner har stor betydning for økonomisk vekst. Etter at de har kontrollert for institusjonelle funksjoner i økonomien, finner de ingen beviser for at geografiske situasjoner som for eksempel mangel på kystlinje spiller en rolle når det kommer til å bestemme et lands vekstsituasjon.

Politikk og institusjoner spiller også en stor rolle når det kommer til den private sektoren der reformering gjerne er et nøkkelord. I dette tilfellet kan også mangel på kyststripe være med på å avgjøre LUK sin situasjon i forhold til hvor bedriftsvennlig miljø landet har.

### 1.6.2 Foretaksregulering

Doing Business<sup>11</sup>-databasen presenterer tall der det lett kan observeres at økonomier uten kystlinje, når det gjelder å opprette foretak, presterer dårligere innenfor den private sektoren<sup>12</sup> enn sine maritime naboer<sup>13</sup>. I Doing Business (2009) er gjennomsnittsrangeringen for LUK 107 sammenlignet med høyinntekts- OECD-land som har en gjennomsnittsrangering på 27 slik det kan observeres i figur 1. fra World Bank og IFC (2008a).

---

<sup>11</sup> Doing Business rangerer 183 land i forhold til hvor lett og lukrativt det er å etablere og drive et foretak i landet. En høy plassering på *the ease of doing business index* betyr at miljøet for å etablere seg i landet er bra. Indeksen tar lands gjennomsnittlige prosentvise rangeringer innen ti kategorier. De ti kategoriene som det blir tatt hensyn til er hvor lett det er å starte et foretak, håndtere toll avtaler, ansettelser, registrering av eiendom, få kreditt, beskytte investorer, betale skatt, handle over grenser, håndheve kontrakter og legge ned foretak. Det som ikke tas hensyn til er makroøkonomisk politikk, infrastrukturkvalitet, valuta stabilitet og forbrytelsesrate (World Bank og IFC 2008b).

<sup>12</sup> Dette gjelder innenlandske og utenlandske bedrifter.

<sup>13</sup> Kommer godt frem i figur 2 og 3.

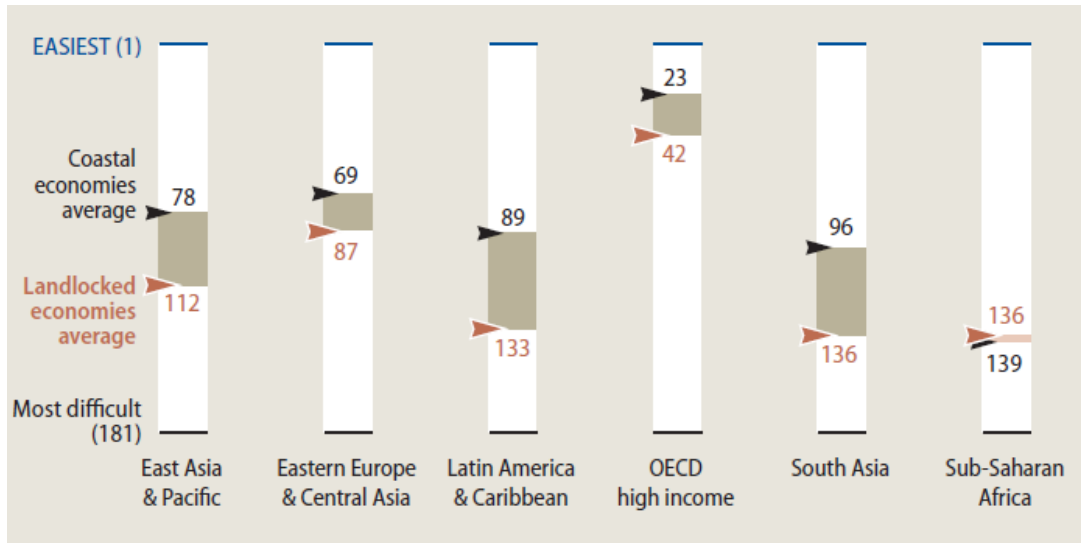
**Figur 1. Hvor er økonomier uten kyststripe rangert i forhold til foretaksvennlige reguleringer**



Kilde: World Bank og IFC 2008a

Vi ser her at LUK rangeres lavere enn de fleste landgrupperinger. LUK ligger over Sør-Asia og afrikanske land sør for Sahara, men dette er på grunn av at disse områdene er fattige. Selv om kategorien LUK har flere representanter i disse områdene har LUK også noen representanter i sterkere områder som drar snittet opp. I figur 2. kan vi se at LUK presterer dårligst i forhold til Doing Business-rangeringene i alle landgrupperingene i 2009. Et unntak her er gruppen ” Afrikanske land sør for Sahara”. Grunnen til dette er at Botswana til tross for sin status som LUK ligger veldig høyt oppe på Doing Business-rangeringen med plass 38.

**Figur 2. Hvor er økonomier uten kyststripe rangert i forhold til foretaksvennlige reguleringer**

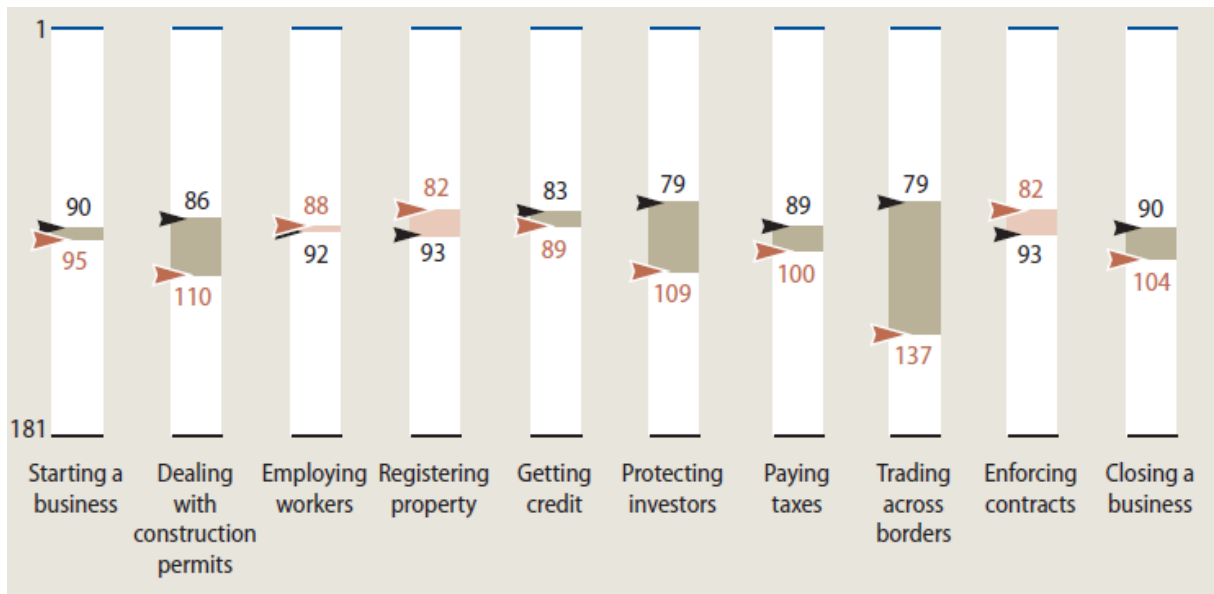


Kilde: World Bank og IFC 2008a

Når det er snakk om land uten kyststripe, er det de som er høy- inntekt OECD økonomier som er rangert høyest. Etter dem kommer landene i Øst-Europa og Sentral-Asia. Det er LUK i Afrika og Sør-Asia som ligger dårligst an. Blant de 10 vanskeligste stedene for å gjennomføre forretninger er et stort antall lokalisert i Afrika. Når det sammenlignes med land med kyststripe presterer LUK verst i 7 av 10 områder som det er tatt hensyn til i Doing Business. Dette er vist i figur 3.



**Figur 3. LUK presterer verst innen 7 av 10 av kategoriene til Doing Business.**



Kilde: World Bank og IFC 2008a.

Figur 3. fungerer med samme prinsipper som figur 2. der den svarte pila representerer økonomier med kystlinje, mens den lyse pila representerer økonomier uten kystlinje.

Disse områdene er områder som krever sterk politisk oppmerksomhet for å skape et bedre miljø for entreprenører (World Bank og IFC 2008a).

## 1.7 Kapitaltilførsel fra utlandet

Eksterne finansielle faktorer er viktig, spesielt for ULUK der tilgangen til dette også kan bli påvirket av landenes geografiske situasjon. Dette gjelder spesielt når det er snakk om utenlandske direkteinvesteringer.

### 1.7.2 Utenlandske direkteinvesteringer

Utviklingsland har store problemer forbundet med investering. Her er gjerne nivået på sparing i landet dårlig og innenlandske investeringer får direkte konsekvenser av dette. Som et resultat av dette er det viktig med eksterne finansielle faktorer der utenlandske direkteinvesteringer (FDI<sup>14</sup>) spiller en stor rolle for utviklingen (UNCTAD 2005). Her har ULUK større problemer enn utviklingsland som har direkte tilgang til havet.

<sup>14</sup> Foreign Direct Investment.

Problemet i denne sammenhengen er at ULUK er dårlige vertsland for FDI. I følge UNCTAD, Handbook of Statistics (2008) fikk ULUK i 2006 til sammen en sum FDI på US\$11.366 milliarder som er mindre enn halvparten av hva Singapore alene mottok samme år. Grunner til at ULUK er dårlige vertsland for FDI, er blant annet at landene er avsidesliggende, mangler direkte tilgang til havner ved havet, er fattige på ressurser og har små interne markeder. Når dette er sagt, er mangelen på FDI sterkt grunnet store kostnader forbundet med transport og tid. Dette gjelder spesielt for investeringer som er avhengig av eksport- og importtransaksjoner, er effektivitetssøkende, resurssøkende eller innenlandsk markedsorienterte (UNCTAD 2005), noe som altså inkluderer de fleste typer FDI. ULUK har altså for det meste høyere eksportkostnader enn sine maritime naboer som på flere områder er en del av grunnlaget til at de tiltrekker seg mindre FDI. Her ser vi også fra kapittel 1.6.2 LUK`s dårlige posisjon når det kommer til investeringer fra utlandet når det gjelder et bedriftsvennlig miljø.

### **1.7.3 FDI i forhold til bistand**

Land har ofte problemer med finansiering for å kunne utvikle seg. På dette området spiller bistandsgivere og multilaterale finansinstitusjoner en stor rolle. Det er her store forskjeller på hvem som blir mottakerland. FDI har gjerne større økonomiske insentiver i bakgrunnen og finansiering gjennom slike kanaler vil gjerne være mer spesifikt rettet og effektivt. FDI responderer gjerne mer til økonomisk åpenhet som for eksempel liberalisering av handel. Når det gjelder u-hjelp/bistand responderer dette gjerne mer direkte til politisk åpenhet som for eksempel demokratisering. Selv om dette er tilfelle kan det være andre motiver bak bistand. Avgjørelsene her kan være basert på politiske og strategiske betraktninger, eller på bakgrunn av lands økonomiske behov, eller andre områder som land gjør seg fortjent til bistand på, for eksempel deres evne til å føre bra politikk. Motivene for bistand kan for eksempel også være å promotere regionalt samarbeid eller spesifikke mål, som fattigdomsreduksjon gjennom for eksempel infrastrukturbedringer. Ellers kan bistandsgiveren ha andre politiske insentiver som for eksempel at mottaker er en gammel koloni (Alesina og Dollar 2000).

Selv om land mottar bistand hender det ofte at støtten ikke blir brukt på områdene som den er ment brukt til. Bistanden kan for eksempel bli brukt til uproduktivt offentlig konsum. Områder som dårlige institusjoner, korrupsjon, ueffektivitet og byråkratiske feiltakelser får ofte skylden for dette (ibid). Her er det igjen gjerne forskjeller på land som mottar bistand på bakgrunn av god politikk og insentiver til fattigdomsreduksjon i forhold til land som mottar

bistand på bakgrunn av at de er gamle kolonier. Alesina og Dollar (2000) finner forskjeller i bistandsgivere der for eksempel nordligere land gir mer bistand på bakgrunn av mer rette insentiver som inntektsnivåer, gode institusjoner og åpenhet. Andre land, der Frankrike blir utpekt, gir på bakgrunn av koloniseringshistorikk og politiske allianser.

Når det gjelder kommersielle lån er ofte ikke dette relevant for de fattigste landene der ULUK gjerne har stor gjeld og kredittverdigheten er dårlig.

### **1.8 Konklusjon**

I HDR kommer situasjonen til LUK frem som en antydning om at landene kan være verre stilt enn andre. LUK med sin geografiske posisjon står ovenfor flere problemer som land med kystlinje (LMK) ikke trenger å ha samme forhold til. Her kan de fire punktene til Faye et al. (2004) nevnes. I dette kapitlet er det også lagt vekt på viktigheten av støtte utenifra. Her fokuserer oppgaven på investeringer fra utlandet fordi geografisk plassering er med på å avgjøre omfanget av slik støtte/investering, noe som ofte ikke er tilfellet når det for eksempel er snakk om bistand.

Selv om det er mye litteratur og forskning innen dette området som støtter opp om hvor problematisk situasjonen til LUK er, er det en aktiv debatt som tar opp spørsmålet om hvor stor rolle institusjoner spiller i forhold til geografi. Institusjoner spiller helt klart en veldig stor rolle og her er det forskjellige synspunkter på nøyaktig hvor stor. I dette kapitlet kommer det frem flere synspunkter hvor geografiske faktorer, der temaet er mangel på kyststripe, spiller en stor rolle for utvikling. Samtidig er det de som hevder at geografi ikke betyr så mye når det settes opp mot institusjoner.

## **Kapittel 2. Direkte kostnader i forbindelse med transport**

LUK står foran store problemer når det gjelder sin geografiske plassering. I dette kapittelet fokuseres det på transportkostnadenes rolle i denne sammenhengen. Temaer som blir tatt opp er blant annet infrastrukturens og transittlandenes rolle, økonomisk vekst og nærhet til internasjonale markeder. Direkte kostnader som oppstår på grunn av transport er roten til flere problemer. Det kan skape større barrierer for forflytning av arbeidskraft og varer, og føre til reduksjon av disse markedene. Med dette blir kunnskap og teknologi også en faktor som negativt blir berørt ettersom disse strømmene blir svakere (Naudè og Matthee 2007).

Adam Smith tar opp spesialisering som hemmeligheten bak nasjoners rikdom. Men for å gjøre spesialisering mulig er land avhengig av muligheter for kjøp og salg av varer på det internasjonale markedet (Hausmann 2001). I *The Wealth of Nations* understreker Smith viktighetsgraden av forholdet mellom geografi og internasjonal handel. Han observerte at mer og bedre arbeidsdeling var mest sannsynlig for å utvikle seg der transportkostnadene var lavest. Dette var langs kysten, og elver som det var mulig å navigere på (Radelet og Sachs 1998):

“As by means of water-carriage a more extensive market is opened to every sort of industry than what land-carriage alone can afford it, so it is upon the sea-coast, and along the banks of navigable rivers, that industry of every kind naturally begins to subdivide and improve itself, and it is frequently not till a long time after that those improvements extend themselves to the inland part of the country” (Smith 1822, 27 vol 1).

I dagens globaliserte marked trenger flere og flere industrivarer en eller annen form for innsatsfaktorer fra forskjellige deler i verden. Slike varer kan for eksempel være maskindeler eller råvarer. Hvis transportkostnadene er høye, vil lokale firmaer ha en ulempe i forhold til import av innsatsfaktorene de trenger og eksport av sine varer. Kostnadene er altså ofte påvirket av lands geografi (Hausmann 2001). Her kan det vises til eksempel der Limão og Venables (2001) tar for seg shippingkostnaden av en konteiner fra Baltimore, Maryland, i USA til forskjellige steder i verden: Funnene deres gitt deres variabler og feilledd, var blant annet at: ”å være LUK øker kostnader med 3,450US\$ – sammenlignet med en gjennomsnittskostnad for land som ikke er LUK” (Limão og Venables 2001, 455).

Når transport er nødvendig både på vann og på land vil dette føre til høyere kostnader som dannes på grunn av skifte mellom forskjellige typer transportmidler, av- og pålastningskostnader, forsinkelser og kostnader grunnet bruk av flere transportoperatører (Chowdhury og Erdenebileg 2006). Limão og Venables (2001) finner at 10 prosent økning i transportkostnader kan redusere handelsvolum med omtrent 20 prosent.

Når Limão og Venables (2001) delte transportveien inn i en landtransportstrekning og en vanntransportstrekning, hadde økningen av strekning mye mer å si for strekningen på land enn på vann. En økning på 1000 km på vann tilsvarte en økning i transportkostnader på 190US\$, mens en tilsvarende strekning på land øktet transportkostnadene med 1,380US\$. Her kan også nevnes at Nudè (2009) tar opp viktigheten av å være nær internasjonale markeder og Martìnes-Zarzoso, García-Menéndez og Suárez-Burguet (2003) har estimert at 1 prosent økning i distanse øker transportkostnaden med ca. 0.25 prosent<sup>15</sup>.

Kostnaden av å være LUK forklares ikke 100% av den ekstra kostnaden som legges til av landtransporten. Her må det tas hensyn til flere variabler som for eksempel grenseforsinkelser, transportkoordinasjonsproblemer, høyere forsikringskostnader, usikkerhet, korrupsjon, toll, andre direktebetalinger krevd av transittland og mye mer. Limão og Venables (2001) kommer frem til at median-landet uten kystlinje har transportkostnader som er 55 prosent høyere enn median-kystøkonomilandet. I følge deres resultater er det her allikevel plass for store forbedringer ettersom en forbedret infrastruktur til et nivå av de beste 25 prosentene av LUK vil kutte disse transportkostnadene med 14 prosent. Forbedringer i transittlandene kutte transportkostnadene med 7 prosent, og hvis både det gjeldende landet og transittlandet gjør forbedringer vil kostnadene minske med 22 prosent.

### 2.2 Infrastruktur

For LUK er infrastruktur en viktig bestemmende faktor. Analyser av afrikanske handelsstrømmer indikerer at grunnen til deres lave nivå er av stor grad knyttet til dårlig infrastruktur (Limão og Venables 2001). Viktigheten av god infrastruktur gjelder ikke bare LUK, men alle land med og uten kystlinje. Men som LUK vil problemene forbundet med dårlig infrastruktur gjerne strekke seg mye lengre ettersom avstandene blir større og de ikke bare er avhengig av egen infrastruktur, men også transittlandenes infrastruktur. Utviklingsland

---

<sup>15</sup> Deres data er hentet fra maritim og landtransport i sektoren for keramikkfliser fra spanske logistikkoperatører.

står gjerne ovenfor store kostnader når det gjelder utvidelse og restaurering av infrastruktur, som transport og kommunikasjonsnettverk. Dette gjør at denne prosessen går sent og hjelp utenfra er en avgjørende faktor. I denne sammenheng vil ULUK også som sagt være avhengig av transittlandene sine for å gjøre tilsvarende bedringer. Ettersom ULUK ofte grenser til andre utviklingsland som har samme problemer når det gjelder bedringer av infrastruktur, vil ULUK også bli berørt av gjeldene transittlands situasjon (Chowdhury og Erdenebileg 2006).

ULUK har også en tendens til å ha lavere nivå av urbanisering der 59% av befolkningen i utviklingsland bodde i byer i år 2000 mens 33% av befolkningen i ULUK bodde i byer samme år. Dette kan forsterke infrastrukturproblemet<sup>16</sup> (ibid).

En annen situasjon som er veldig alvorlig er at ULUK henger etter når det gjelder informasjonsteknologi (IT) som er et område som kan knytte dem bedre opp til verden. Det digitale gapet mellom den utviklete og de underutviklete verden er stort. Det er også mangel på samsvar mellom ULUK og deres naboer, noe som er urovekkende. I følge Chowdhury og Erdenebileg (2006) har transittutviklingsland 3,5 ganger flere PC-er og 5 ganger større bruk av internett. Her er også tilgang et viktig tema, der utviklingsland ved kysten har større tilgang til IT enn utviklingsland uten kystlinje (ibid). Tabell 2. gir et godt bilde hvor store disse problemene er.

---

<sup>16</sup> Hvis populasjonen er spredt rundt i landet må det mer infrastruktur til for å tjene befolkningen. Dette er på grunn av hvis det hadde vært mer urbanisering kunne infrastrukturen konsentrert seg i områdene med mye befolkning. Slike situasjoner oppstår gjerne for LUK som for eksempel er avhengig av jordbruk der for eksempel flere av ULUK i Afrika er gode eksempler på dette.

<b>Tabell 2: Gjennomsnittlig telekommunikasjonsindikatorer (2000)</b>					
Type land	Hovedtelefon linjer (per 100 innbyggere)	Mobiltelefon abonnerer (per 1000 innbyggere)	PC-er (per 1000 innbyggere)	Investeringer i telekommunikasjon 1998-2000 (US\$ millioner)	Internett brukere (per 1000 innbyggere)
ULUK	5.000	31.900	6.700	46.730	5.600
Transitt utviklingsland	6.950	57.100	23.900	4508.080	29.200
Minst utviklete land	1.700	13.900	8.300	85.560	9.600
Kilde: Chowdhury og Erdenbileg (2006). Sekundærkilde: UNCTAD, Handbook of Statistics 2001.					

Avsidesliggende, dårlig transport og kommunikasjonsinfrastruktur isolerer land, og dette resulterer i en mindre og manglende deltagelse i det globale produksjonsnettverket.

Flere studier har vist at en investering i transportinfrastruktur vil ha store innvirkninger på transportkostnadene. I tillegg til resultatene til Limao og Venables finner for eksempel Naudé og Matthe (2007) (i følge Bougheas, Demetriades og Morgenroth 1999) at en forbedring i infrastruktur på 1 prosent kan minske transportkostnader på 0.14 prosent.

Det er mulig for LUK å ha tilgang til en innenlands vannvei som leder til havet og den dårlige geografiske posisjonen vil spille en mindre rolle. Hvor stor rolle den geografiske posisjonen spiller avhenger av infrastruktur som for eksempel veier, jernbane og havner. I forhold til infrastruktur kan en også snakke om kapasitetsbegrensninger. Dette er for eksempel mangel på konteinerisering, det er dårlige behandlingsfasiliteter, vogner og lokomotiver eller skip. Det som er problemet her er at LUK kan ende opp med å miste muligheter for å møte plutselig større etterspørsel etter varer rundt om i verden.

Å ha god infrastruktur er altså viktig og økonomisk avgjørende. Manglende infrastruktur er spesielt et problem på det afrikanske kontinentet. Som et eksempel på dette problemet kan vi vise til The East African Co-operation, en organisasjon mellom myndighetene til Kenya, Uganda og Tanzania. De har hevdet at når alle de tre landene kombinerer sine veinettverk trenger 84 prosent akutt restaurering, men bare 16 prosent mottar en hvis grad av vedlikehold (World Bank 2004).

### **2.3 Tilgang til internasjonale markeder og transportkostnaders rolle innen vekst.**

Tilgang til havet og distanse til internasjonale markeder har mye å si for transportkostnader, som igjen påvirker lands suksess av eksport av produserte varer og langsiktig økonomisk vekst. Sachs og Warner (1997) har undersøkt om et lands geografi påvirker vekst. På bakgrunn av lands<sup>17</sup> prestasjoner på dette området finner de at geografiske faktorer som tilgang til havet er med på å bidra til dette. De trekker her inn årsaker som distanse fra markeder og høyere kostnader forbundet med internasjonale aktiviteter. Her nevnes spesielt LUK og deres tilleggskostnader som følge av deres geografiske situasjon.

Radelet og Sachs (1998) finner at geografiske faktorer der hovedpunkter er tilgang til havet og avstand fra viktige markeder, har store konsekvenser for kostnader forbundet med transport. Effekten av dette er mindre suksess i markeder for produserte varer og videre langsiktig vekst. I følge deres resultater vil en dobling av transportkostnader ha en negativ virkning ved å senke økonomisk vekst med mer enn 0.5 prosent i året.

Et annet eksempel på studier som er gjort på LUK sin økonomiske vekst er MacKellar, Wörgötter og Wörz (2000). Der kom de frem til at etter å tatt hensyn til perioden 1960-1992, med et utvalg på 43 lavinntektsland, der 23 var LUK, reduserte det å være land uten kystlinje veksten med ca. 1.5 prosent per år.

Når det er snakk om avstand fra markeder spiller avstand til havner en avgjørende rolle og slike distanser kan være veldig store. Her er det mye forskjeller fra land til land. Eksempler her er Lesotho som ligger midt i Sør-Afrika som har en avstand til havet på 740 km og Kasakhstan som ligger i Nord/Vest-Asia med en avstand til havet på 4800 km (Chowdhury og Erdenebileg 2006). Det er allikevel ikke nødvendigvis slik at hvis et land ligger nærmere havet vil landet komme bedre ut fordi den korteste ruten til havet ofte ikke blir brukt. Dette er avhengig av transittlandene der varierende situasjoner knyttet til politiske og militære vansker spiller en rolle. Stor avstand til markeder fører til dårlig integrasjon. Konsekvenser av dette er blant annet mindre muligheter for spesialisering og mindre effektiv utnyttelse av arbeidskraft.

I fattige utviklingsland, og spesielt der tilgangen til billig arbeidskraft er stor, kan eksportledet produktionsvekst spille en stor rolle for fattigdomsreduksjon. En økning i eksport fører

---

<sup>17</sup> Denne artikkelen fokuserer på kilder til sakte vekst i afrikanske økonomier.



direkte til økonomisk vekst. I tillegg er eksport viktig for å kunne tjene fremmed valuta og videre anskaffe seg kapitalimportvarer. På grunn av dette er det en nær knytning mellom gode eksportferdigheter og økonomisk vekst (ibid). Land med lavere transportkostnader har hatt raskere vareeksportvekst og større økonomisk vekst i løpet av de siste 30 årene enn land med høyere transportkostnader (Radelet og Sachs 1998). På lik linje viser statistikk at land som suksessfullt fremmer arbeidsintensiv produksjonseksport er dem som har den høyeste økonomiske veksten. Gode eksempler på dette er de nyindustrialiserte østasiatiske økonomiene som åpnet for eksportrettet FDI. Konsekvenser var en hurtig vekst i eksport fra tidlig 70-tallet til slutten av 90-tallet. Uheldigvis er LUK sin geografiske posisjon et problem i denne sammenhengen, der mangel på direkte tilgang til havet og avstand fra verdensmarkedene fører til store konsekvenser for transportkostnadene (Chowdhury og Erdenebileg 2006).

Høye transportkostnader er altså problematisk for konkurransedyktighet. Selv om tariffater blir kuttet, kvantumsrestriksjoner forsvinner og riktig makroøkonomisk politikk blir utført, vil det gjerne ikke være nok. Firmaer blir gjerne nødt for å lønne sine ansatte mindre for å kompensere for transportkostnadene for effektivt å kunne konkurrere. Lønnskuttene kan gjerne være veldig store. Dette gjelder spesielt utviklingsland der import av innsatsfaktorer står for mye av produksjonens verdi. I slike situasjoner kan store transportkostnader føre til at produksjonens lønnsomhet forsvinner helt, selv om lønnsnivåene ligger på null<sup>18</sup>. Konsekvenser av dette er at ULUK, slik som for eksempel Rwanda og Burundi, sannsynligvis ikke vil kunne kopiere den østasiatiske modellen for rask vekst med utgangspunkt i eksport av arbeidsintensive varer (Radelet og Sachs 1998).

Situasjonen er altså den at land med kyststripe som har lave transportkostnader gjerne opplever en høyere eksportvekst enn LUK med høyere transportkostnader. Økonomiske data for LUK viser i følge Chowdhury og Erdenebileg (2006) at det er en negativ korrelasjon mellom transittkostnader og eksport. Dette innebærer at etter hvert som transittkostnader blir større vil BNP på lik linje minke.

---

<sup>18</sup> Lønnsnivå på null er ikke ment bokstavlig, men er nevnt for å gi et bilde av konsekvensene av høye kostnader forbundet med transport.

### **2.3.2 The curse of small shipments**

Store transportkostnader på landstrekninger har blant annet en sammenheng med at LUK importerer mer enn de eksporterer. Små handelsvolum er grunn til stor bekymring. At ULUK ikke handler med store nok volum, hindrer dem ofte i å benytte seg av stordriftsfordeler. På grunn av dette vil ikke landene ha noen sterke forhandlingsgrunnlag med globale logistikkgrupper. Mangelen på trafikk fra eller til LUK hindrer også deres forhandlingsgrunnlag når det kommer til særbehandling i havnene.

Det er store forskjeller i transportkostnader rundt om i verden. Spesielt gjelder dette ULUK. På grunn av at ULUK ofte importerer mer enn de eksporterer, har gjerne transportselskapene ofte problemer med å finne eksportartikler til å ta med på tilbakeveien og prisene på eksport blir derfor lavere på grunn av konkurranse. Her kan prisene ligge på halvparten av hva prisen på import er. Dette har konsekvenser på transportkostnaden i den form at prisene på import blir høyere for å kompensere for mangel på tilbakefrakt.

For benyttelsen av maritim transport er stordriftsfordeler en viktig faktor. Store handelsvolum bidrar til stordriftsfordeler som senker transportkostnadene som igjen øker handel. På grunn av at det opereres med små volum i små havner setter shippingselskaper høyere priser for å gå innom disse havnene. Dette gjelder ikke bare LUK, men også landene som innehar kyststripen, der havnen befinner seg i, som også må finne seg i høyere transportkostnader på grunn av mangel på stordriftsfordeler (Arvis, Raballand og Jean-François 2007).

### **2.4 Transittkostnader**

For ikke å skape store forsinkelser og kostnader er land der transitt er relevant avhengig av transittprosedyrene er enkle. Et dårlig transittsystem kan skape store negative konsekvenser for landene det gjelder (Arvis 2005). LUK har altså store utfordringer når det kommer til å måtte transportere varene sine gjennom andre land for å kunne nå relevante markeder. Transittkostnader er en stor del av transportkostnadene. Disse kostnadene kan være høye. Et eksempel er at ved å krysse grensen fra USA til Canada legges 4000-16000 kilometer til verdien av transportkostnadene. I denne sammenheng faller noen av brikkene på plass i forhold til påstanden til Limão og Venables (2001) om at median-landet uten kystlinje betaler opp til femtifem prosent mer i transportkostnader enn median-landet med kyststripe (Hausmann 2001). Det er estimert at totalkostnaden av å krysse en grense i Afrika er den samme som kostnaden av 1600 km transport på land eller 11000 km på vann. Vi kan

sammenligne disse kostnadene med kostnadene med å krysse en grense i Vest-Europa. Der er kostnadene bare de samme som 160 km transport på land. Med denne sammenligningen er det lett å danne seg et bilde av ulempen med å være land uten kystlinje i Afrika (Arvis 2005) der forskjellene i flere sammenhenger kan bli enorme. For eksempel koster det 3000US\$ å frakte en standard konteiner fra Bolimore til Elfenbenskysten, men for å få fraktet den samme konteineren til CAR (Central African Republic) koster det 13000US\$ (Hausmann 2001).

Tabell 3. tar for seg noen eksempler på transittkostnader til noen LUK, i forhold til deres maritime naboer, for å importere den samme konteineren der kostnaden for det meste er mye høyere for LUK (Arvis 2005).

<b>Tabell 3: Transportkostnader fra viktige verdensmarkeder for land med kyststripe og LUK (i US\$ med TEU)</b>			
Destinasjonsland	Opphavsland		
	Nord Europa	Japan	Nord Amerika
Senegal	\$1,610	\$4,100	i.t.
Mali via Senegal	\$2,380 + 48%	\$4,870 + 19%	i.t.
Ghana	\$1,815	\$3,025	\$2,460
Burkina Faso via Ghana	\$2,615 + 44%	\$3,835 + 27%	\$3,260 + 32%
Cameroon	\$1,520	i.t.	i.t.
Central African Republic via cameroon	\$2,560 + 68%	i.t.	i.t.
Tanzania	\$1,380	\$1,350	\$2,000
Rwanda via Tanzania	\$3,880 + 181%	\$3,850 + 185%	\$4,500 + 125%
Burundi via Tanzania	\$4,530 + 228%	\$4,500 + 233%	\$5,150 + 157%
Zambia via Tanzania	\$3,250 + 135%	\$3,220 + 138%	\$3,870 + 93%
i.t. = ikke tilgjengelig TEU = twenty-foot equivalent unit (mål brukt for kapasitet i konteiner transport) NB: prosentene refererer til økningen i transportkostnader for LUK sammenlignet med dens maritime transittnabo. Kilde: Arvis 2005. Sekundærkilde: UNCTAD 2003b			

Tabell 3. viser tydelig ulempen i forhold til de kostnadsrelaterte problemene disse landene står ovenfor. Kostnadene kan komme opp i over tre ganger størrelsen av hva originaldestinasjonslandet står ovenfor.

### **2.4.2 Transittavtaler**

Mange transittavtaler er ofte ikke gode eller utfyllende nok og gjelder gjerne bare i en begrenset tidsperiode. Det er ofte ikke en egen avskilt avtale, men bare paragrafer i større avtaler som kan handle om alt mulig handelsrelatert. Problemet med dette er at det leder til usikkerhet og kan ha store konsekvenser i foretningssammenhenger. Avtaler i forretningslivet kan bli avvist på grunn av skepsis til å undertegne langtids eksportavtaler og firmaer kan la være å etablere seg i LUK når det er usikkerhet rundt transportmulighetene. Det kan altså være nokså komplisert for LUK, spesielt når en legger til problemer som manglende infrastruktur, vedlikeholdsproblemer, tidkrevende tollprosedyrer og ineffektivitet i håndtering av varer ved terminaler og kontrollposter (World Bank 2004).

### **2.4.3 Transittlandets perspektiv**

Transitt er kostbart for alle de involverte landene. Det gjelder altså også selve transittlandet som også må stå for vedlikeholdsarbeid og investeringer i infrastruktur. De må også håndtere de miljømessige konsekvensene, eksternalitetene av mer trafikk og det er forventet at de har et effektivt logistikk- og tollsystem disponibelt.

Det beste for transitt, og det som sørger for de laveste kostnadene for både det landet som mangler kystlinje og transittlandet, er at det skjer i et integrert miljø der landene samarbeider. Det er viktig at land som handler med hverandre og benytter seg av hverandre i forhold til transport er samkjørte. Nyten til LUK og transittland vil øke og kostnader vil synke hvis varer kan fraktes fritt uten administrative eller tollforsinkelser og at investeringsavgjørelser blir samkjørt mellom landene. Dette vil igjen den maritime naboen dra nytte av, fordi det kan være med på å skape bedre samarbeid mellom partene (World Bank 2004).

Å få til slike løsninger er gjerne vanskelig, særlig hvis transittlandet har en annen agenda enn å hjelpe sin nabo uten kystlinje. Her kan transittlandet ha flere grunner for ikke å samarbeide hundre prosent. For eksempel kan landet uten kystlinje og transittlandet konkurrere om de samme eksportmarkedene noe som gjør at for eksempel transittlandet vil ha insentiver til holde toll og avgifter høye. Når det gjelder å utvikle transportinfrastruktur for å knytte LUK til havet, vil ofte fordelene være mindre for den gjeldende kystøkonomien enn landet som ikke besitter kystlinje. Et eksempel er landet uten kyststripe, Malawi, som endte opp med å ta på seg kostnadene av vedlikeholdsarbeid i Tanzania for å kunne ha bedre tilgang til

havnebyen Dar es Salaam i Tanzania. På denne bakgrunn gir dette kystøkonomier i slike posisjoner færre insentiver til å investere i bedre transportinfrastruktur (Naudè 2009).

### **2.5 Konklusjon**

Konkurransen på det internasjonale markedet er hardere for LUK der mye av skylden ligger på store direkte kostnader knyttet til transport. Dårlig infrastruktur, transittmuligheter og geografisk plassering avler høye direkte transportkostnader som er med på å hindre økonomisk utvikling og blant annet sørge for at flere LUK ikke kan kopiere den østasiatiske modellen for rask vekst.

Etter som teknologi og infrastruktur er blitt bedre, har de direkte kostnadene forbundet med transport gått ned. Innenfor disse områdene er det viktig for LUK å følge med, men store investeringer må i flere tilfeller til for at dette skal skje eller skal ha større effekt. Dette gjelder da spesielt ULUK. Det er mye LUK kan gjøre for å bedre sin situasjon der direkte transittkostnader står for store problemer. Dette kommer godt frem i kapittel 7.

### **Kapittel 3. Kostnaden forbundet med tid**

Når det gjelder enhetskostnader og distansen som blir tilbakelagt under transport trenger det ikke alltid å være tilfellet at disse er mye større i LUK en i de rikeste økonomiene. Selv om dette er et faktum, kan forskjellene være store (Arvis, Raballand, og Jean-François 2007).

Eksempler på store forskjeller kan hentes fra databasen til Doing Business<sup>19</sup>. Å eksportere varer fra Panama<sup>20</sup> tar 9 dager og 18 dager fra Kina og Malaysia. Når vi ser på land uten kystlinje, kan disse forskjellene øke så mye som til det tredobbelte. For eksempel tar det 58 dager fra Panama til Mongolia, til Niger 59 dager, til Kirgisistan 64 dager og 66 dager med eksport fra Laos (Li og Wilson 2009). En uheldig faktor i denne sammenhengen er at transportøren står ovenfor flere kostnader i noen områder enn andre. Dette kan være kostnader som korrupsjon, privat ineffektivitet og overreguleringer. Hvor store disse tilleggskostnadene er varierer, men kan totalt komme opp i store summer.

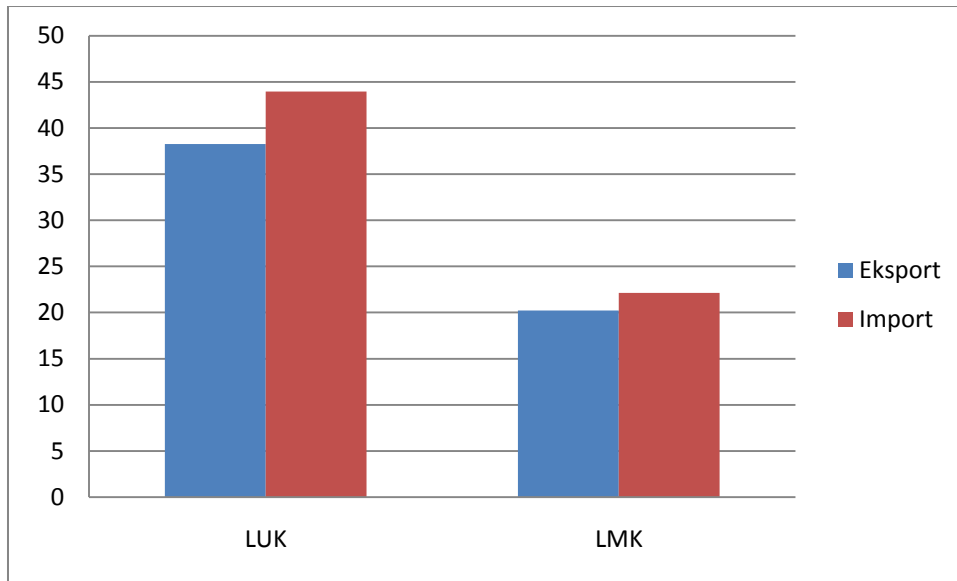
Direkte transportkostnader, som var temaet i kapittel 2, forklarer altså bare en del av problemene LUK står ovenfor. Det andre aspektet er problemene forbundet med indirekte kostnader som tid (ibid) som det skal dreie seg om i dette kapitlet. Her er det snakk om forsinkelser, lite pålitelige og forutsigbare tjenester der konsekvenser av dette er høyere logistikkostnader og minsket investeringslyst (Arvis, Raballand, og Jean-François 2007).

I figur 4. er LUK og LMK sammenlignet med hverandre for bedre å vise hvor stort skillet er når det gjelder tid i dager i forhold til eksport og import.

---

<sup>19</sup> <http://www.doingbusiness.org/>

<sup>20</sup> Her tas det utgangspunkt i gjennomsnittlig eksporttid.

**Figur 4. Gjennomsnittlig transporttid i dager for LUK og LMK**

*Kilde: Doing Business 2010a*

Figuren er dannet på bakgrunn av tall fra Doing Business (2010a) som her tar utgangspunkt i 183 land der 38 er LUK. Mellom land kan det forekomme store variasjoner og figuren tar utgangspunkt i landenes gjennomsnitt. Her observeres det at LUK bruker ca. dobbelt så mange dager på både import og eksport.

I følge World Trade Report (2008) er det to aspekter av tid som utgjør en kostnad for handel.

1) Leveringstid, noe som kan være veldig forskjellig avhengig av hvor importør og leverandør befinner seg. Dette avhenger av flere ting som distanse, type transport, type produkt, organisering i alle tilbyderkjedene, logistikk, administrative prosedyrer som henger sammen med eksport og import og forsinkelser. Når det er snakk om lang leveringstid vil dette representere en kostnad, noe som minsker insentivene til handel. Dette er fordi kostnaden forbundet med usikkerhet og variasjon i etterspørsel etter sluttproduktet øker. Et eksempel er at etterspørsel etter et produkt er blitt underestimert og lagerbeholdningen til selgeren går tom. Selgeren står nå ovenfor kostnader som å miste kunder og profitten av et eventuelt salg som det er gått glipp av.

2) Store variasjoner i leveringstiden er det andre aspektet av tid som utgjør en kostnad for handel. Dette kan være et stort problem fordi det minsker forutsigbarheten for når varen ankommer destinasjonen. Dette er blant annet et problem når ankomsten av varer spiller en stor rolle i situasjoner der for eksempel lagerbeholdningene blir holdt til et minimum og

produksjonsfaktorer ankommer fabrikkene bare når de går inn i produksjonsprosessen. I situasjoner som denne kan den manglende komponenten være årsak til at hele produksjonen stopper opp og resultere i store kostnader som overskrider markedsprisen til den forsinkete komponenten. Konsekvenser for et firma med høy variasjon innen leveringstid er at firmaet ikke kan gi kompensierende rabatter og videre ikke vil bli plukket ut som leverandører av nevnte komponent av andre firmaer i situasjoner som denne.

En kan også dele opp varer i gruppene tidssensitive og varer som ikke er tidssensitive. Tidssensitive varer er varer som ikke kan holdes tilbake med store forsinkelser. Gode eksempel er varer som må holdes ferske (matvarer, blomster etc), teknologi etc.

Land som bruker mer tid på å eksportere en vare enn andre land når det gjelder tidssensitive varer, har i følge resultatene til Li og Wilson (2009) mindre sannsynlighet for å ende opp som eksportører. Til og med når de trer inn i utenlandske markeder har de en tendens til å eksportere mindre etter hvert som tiden innen eksport øker. Ut i fra dette drar de slutningen om at tid er en viktig determinant for komparative fortrinn.

## 3.2 Forsinkelser

Felles for alle land er forsinkelser i havner. Ulempen med å være et LUK, eller særlig et ULUK, er at i tillegg til forsinkelsene i havner oppstår det problemer som er knyttet til transitt. Dette gjelder da spesielt flere tidskrevende tollsystemer i mange handelskorridorer.

Et eksempel er Øst-Afrika der varer som skal til landene uten kyststripe står ovenfor et stort tidstap på grunn av minst tre tollprosesser. De må først vente i havnene, så ved grensene og til slutt er det tollprosedyrene i destinasjonslandet (Arvis, Raballand, og Jean-François 2007).

Selv om problemene som er forbundet med å være et land uten kyststripe ofte blir påpekt argumenterer Arvis, Raballand, og Jean-François (2007) for at ULUK, gitt deres eksisterende infrastruktur og transportmuligheter, ikke er langt fra deres hovedmarkeder eller fra et sterkt utgangspunkt når det kommer til en eventuell havn. I følge Arvis, Raballand, og Jean-François (2007) kan lastebiler dekke minst 300 km per dag selv om de befinner seg i de mest ugjestmilde handelskorridorene i Sentra –Afrika.

Leveringstiden er ofte mye lenger enn nødvendig, og den største grunnen til forsinkelser i følge Arvis, Raballand, og Jean-François (2007) er starten på transitt etter å ha kommet til



havn, noe som ofte tar like lang tid som det siste tolleddet som også er et stort ledd innenfor forsinkelsesprosessen. Den tredje største faktoren innenfor forsinkelser er tiden det tar for å kunne krysse en grense. Dette gjelder spesielt grenser som går mellom viktige regioner og dette kan ta opptil flere dager. Grunnen er trafikk og ukordinerte håndterings- og transportpersonell som skaper mye dødtid.

Det er forskjell på vektlegging av hvilke faktorer som spiller størst rolle i forhold til forsinkelser. Freund og Rocha (2010)<sup>21</sup> tar for seg problemer rettet mot dokumentasjon som det største problemet. Her er det store variasjoner i forhold til hvor store forsinkelser som kan forekomme. Dokumentasjonsprosedyrer forandres og gjør ofte slike byråkratiske forsinkelser vanskeligere å forutse. Dette gjør igjen det vanskeligere å forutsi fraktetiden. Hvis derimot dokumentprosedyrene var lettere å forutse, hadde ikke problemene forbundet med dette vært like store ettersom det hadde vært lettere å planlegge og gjøre forberedelser på forhånd. På andre plass kommer toll og forsinkelser i havner. I forhold til dette punktet er det ikke så store variasjoner slik som i dokumentprosedyrer, men varer kan bli holdt tilbake i store perioder i noen tilfeller på grunn av toll og havnevesens insentiver til å tjene mer penger. Selve tiden forbundet med transitt kommer på tredje plass, men her kan det i likhet med dokumentasjonsprosedyrer forekomme store variasjoner.

Det er mange grunner til forsinkelser, for eksempel obligatoriske transportprosedyrer og forskjellige kontroller langs veiene. Skifte i transportmiddel tar også tid. Et eksempel på dette er opplastning av varer fra jernbane til lastebiler eller at lastebiler ikke kan kjøre over grensene og at lasten derfor må settes av, for der igjen å bli satt inn i nye lastebiler<sup>22</sup>. En annen faktor som kan skape forsinkelser på opptil flere dager er krav til eskorte eller konvoier hvis disse ikke er tilgjengelig daglig (Arvis, Raballand, og Jean-François 2007).

Freund og Rocha (2010) finner at transitten som forekommer etter at varene er kommet til havn har en stor negativ effekt på eksportverdier. Deres estimer viser at for hver dag som går i transitt reduserer eksportverdien med ca. 7 prosent<sup>23</sup>. Når dette er sagt finner de ikke så store effekter når det gjelder forsinkelser forbundet med dokumentasjon, toll og havner. Deres forklaring på at det bare er tiden i forhold til transitt som markerer seg veldig, forklarer de

---

<sup>21</sup> Deres konklusjoner og meninger er gitt i et studie med fokus på Afrika.

<sup>22</sup> En prosess som ofte forekommer i Asia (Arvis, Raballand, og Jean-François 2007).

<sup>23</sup> Denne effekten er større for tidssensitive varer enn tids innsensitive varer.

med usikkerhet. Som det er nevnt er også dokumentasjon forbundet med usikkerhet, men Freund og Rocha (2010) forklarer dette med at effekten kan forsvinne på grunn av gode forberedelser.

I tillegg til årsakene til forsinkelser som er nevnt, må det også komme frem at graden av infrastruktur er viktig. Her spiller flere faktorer inn, for eksempel hvor gode veiene er og hva som er tilgjengelig av transportmidler, som for eksempel jernbane.

Når vi går tilbake igjen og ser på transittproblemene som oppstår i havner, kan det bli slått ned på flere punkter. Dette gjelder gjerne blant annet ineffektivitet når det kommer til tollvesenet. I denne sammenhengen er det ineffektive prosedyrer og dårlige rutiner når det gjelder dokumentføring som kan være store problemer. Andre problemer som gjerne oppstår er at dokumenter ikke er fullstendige og ofte ikke inneholder nok informasjon om lasten og at mellommenn innenfor handelsleddene ikke er presise eller kostnadseffektive. Likevel er ofte noen av de største problemene i forhold til forsinkelser tilgjengeligheten til transport etter at varene er kommet igjennom systemet. Når dette er sagt så stiller ofte LUK opp med egne transportmidler for å løse dette problemet. I denne sammenhengen vil altså ikke LUK være avhengig av transittlandet sitt transporttilbud der de da for eksempel benytter egne lastebiler for videre transport fra havn til destinasjon (Anyango 1997).

I følge Freund og Rocha (2010) spiller institusjoner en viktig rolle. Gode politiske beslutninger er avgjørende for å få løst problemet forbundet med tid der reduksjon av byråkratiske forsinkelser, forbedring av tollsystem, havner og forbedringer innen transitt er viktig. I følge sine funn hevder Freund og Rocha (2010) at geografi ikke har så stor betydning som før er hevdet. Deres resultater viser at problemer i transitt er kvalitet og sikkerhet på veiene, grenseforsinkelser, effektivitet på kontrollposter, alder på kjøretøysflåte og konkurranse innen frakt. Dette bidrar til geografi/institusjonsdebatten i favør av institusjoner ettersom disse faktorene er mer knyttet opp til institusjoner enn geografi.

### **3.3 Verdien av tid**

Når transportmidler som skip, biler og tog blir tatt i bruk, kan frakt ta lang tid når det er snakk om store avstander. Hummels (2001) nevner noen eksempler på at å frakte en konteiner fra Europa til Midtvesten i USA kan ta fra 2 – 3 uker. Til andre havner i Østen kan det ta så lang tid som 6 uker. Alternativet er frakt med fly. Dette står i kontrast til eksemplene nevnt

ovenfor, og vil for det meste bare ta en dag eller mindre (Hummels 2001). Den direkte kostnaden av dette er mye høyere, men kan veies opp mot kostnaden forbundet med tid.

I artikkelen "Time as a trade barrier" fra 2001 har David Hummels estimert størrelsen på kostnader forbundet med tid med utgangspunkt i handel til USA. (Noen av hans resultater er nevnt i kapittel 1.6). Resultatet her er at hver dag som går med til frakt har en verdi på 0.8% av varen. Dette kan sammenlignes med en tariff på 16% for en gjennomsnittlig frakt med skip. Han finner med utgangspunkt i modellen at dette også forklarer valget av lands handelspartnere på bakgrunn av tidskostnadene. Han kommer her frem til at for hver dag transporten tar, reduseres sannsynligheten med 1% for at et land skal eksportere til USA. Når det gjelder ferdigproduserte produkter reduseres sannsynligheten med 1,5% (ibid).

Estimatene til Hummels (2001) om at avstand minsker sannsynligheten for eksport til USA kan støttes opp av tabellen<sup>24</sup> av ULUKs viktigste handelspartnere der få land har USA som avgjørende eksportland.

Djankov, Freund og Pham (2006) estimerer på lik linje med Hummels (2001) kostnaden med tid og kommer frem til at for hver dag varene er forsinket, reduseres handel med minst 1 prosent. En kan altså se på det slik at for hver dag en vare er forsinket, distanserer det eksporterende landet seg fra sin handelspartner med 1 prosent eller 85 km i gjennomsnitt. Tall fra Doing Business viser for eksempel til at Kirgisistan har en eksporttid på 64 dager. Hvis man greier å kutte denne ned til 29 dager<sup>25</sup> vil eksport forventes å øke med 35 % og det tilsvarer at Kirgisistan vil ligge 2975 km nærmere sine viktigste handelspartnere (ibid).

### 3.3.2 Flytransport som et alternativ

I de siste tiårene etter andre verdenskrig har internasjonal handel økt kraftig. I følge Hummels (2007) med utgangspunkt i WTO, International Trade Statistics (2005), har handelen økt med 5,9 prosent per år<sup>26</sup>. En av forklaringene til denne veksten kan være lavere internasjonale transportkostnader. Det har vært store teknologiske fremskritt innen denne sektoren der det kan nevnes utviklingen av jettmotorer i fly og konteinerisering innen frakt over hav (Hummels 2007).

---

<sup>24</sup>Appendiks A.

<sup>25</sup>Gjennomsnittstiden fra trall fra Doing Business der dette kommer frem i Appendiks 4 i artikkelen Time as a Determinant of Comparative Advantage av Li og Wilson (2009).

<sup>26</sup>7.2 prosent for ferdigproduserte produkter.

For å unngå problemet med tid er det et alternativ å benytte seg av flyfrakt. Som sagt er dette en dyr løsning. I 1998 lå prisen på flyfrakt i USA på ca. 25% av varens verdi (Hummels 2001). Dette estimatet må tas med en klype salt ettersom verdier på last kan være forskjellige. For eksempel kan Botswanas diamantfrakt settes opp mot andre lands frakt av for eksempel blomster. Poenget er at prisen på å benytte seg av denne typen transport er høy. På tross av dette forekommer transport med bruk av fly mer og mer. 30 prosent av handelen til USA tok i bruk flytransport i 1998 i forhold til i 1965 der den bare var 7 prosent. Hvis en ser vekk fra Canada og Mexico er over halvparten av USA sin eksport transportert ved hjelp av fly (ibid). Men selv om flyfrakt øker kraftig, representerer den bare rundt 1 prosent av total tonn og hvor langt nevnte tonn blir fraktet<sup>27</sup>(Hummels 2007).

Vi vet altså at lange strekninger fører til store kostnader forbundet med tid, noe som kan forhindre handel. Selv om kostnaden for flytransport er høy, blir fly mye benyttet og vi vet at importører er villige til å betale dyrt for å kunne slippe kostnadene forbundet med tid (Hummels 2001).

### 3.4 Konklusjon

På linje med direkte transportkostnader kan det oppstå store problemer knyttet til indirekte kostnader, noe som har vært temaet for dette kapitlet. Problemer er store avstander og barrierer som skaper lang leveringstid<sup>28</sup> og usikkerhet rundt ventet leveringstid. Hovedproblemene innenfor hvilke områder som forårsaker de største forsinkelsene er byråkratiske prosedyrer, toll og behandling i havner. I forbindelse med hvor store problemer land har når det gjelder tid på grunn av at de er LUK er også institusjon/geografi debatten interessant.

Problemene knyttet til tid gjør konkurranse vanskeligere og dette kan ha store konsekvenser i forhold til deltakelse på det internasjonale markedet. LUK's problemer på dette området svekker økonomisk vekst på linje med direkte kostnader forbundet med transport.

---

<sup>27</sup> Siden de tyngste varene blir fraktet på havet vil data som er vektbasert sterkt underestimere viktighetsgraden av flyfrakt.

<sup>28</sup> Som ligger på rundt dobbelt så lenge som hva LMK står ovenfor når det tas utgangspunkt i de 183 landene Doing Business 2010a tar utgangspunkt i.

## Del 2.

### Kapittel 4. Casestudie med utgangspunkt i Rwanda

Rwanda er et lite, tett befolket land i Øst-Afrika som mangler tilgang til havet og er avhengig av transittland for mesteparten av sin eksport og import. Landet er et av verdens fattigste, rangert på 167. plass i HDR(2007) av totalt 182 land og i følge Handbook of statistics (2009)<sup>29</sup> hadde Rwanda i 2008 et BNP per capita på 433 US\$<sup>30</sup>.

Landets økonomi består for det meste av primærvarer der jordbrukssektoren står for 41 prosent av BNP og sysselsetter 90 prosent av populasjonen. Dette gjør at denne sektoren er økonomiens hovedpulsåre (Coulibaly, Ezemenari og Duffy 2008).

Felles for Rwanda og resten av Øst-Afrika er at utgangspunktet for mesteparten av eksport og import finner sted i de to største havnene i byene Mombasa i Kenya og Dar es Salaam i Tanzania. Rwanda er et LUK og er avhengig av Uganda og Kenya for det meste av sin eksport/import fra/til Mombasa og Tanzania fra/til Dar es Salaam. Denne avhengigheten er en ulempe, med tanke på problemer transitt skaper. Her kan også uroligheter nevnes siden det er et hyppig fenomen i Øst-Afrika (Anyango 1997). Rwanda er ikke noe unntak. Det kanskje mest berømte tilfellet av uroligheter utspilte seg i borgerkrigen i 1994 der et folkemord resulterte i at nesten en million mennesker mistet livet. Følger av dette var blant annet stenging av grensen Rwanda/Uganda og enorme ødeleggelser i forbindelse med humankapital, økonomisk infrastruktur og av offentlige og private institusjoner.

Etter folkemordet i 1994 og frem til dag har Rwanda gjort store fremskritt i forhold til gjenoppbygning, økonomiske reformer og samling av nasjonen. Men selv om Rwanda's oppbygningsfase har vært god, gjenstår det mye (Integrated Framework, Rwanda 2005). Dette kapittelet skal ta for seg Rwanda i lys av de tre første kapitlene og vise til problemene landet står ovenfor som en konsekvens av å være et LUK.

---

<sup>29</sup> UNCTAD handbook of statistics online 2009

URL: <http://stats.unctad.org/Handbook/ReportFolders/reportFolders.aspx>

<sup>30</sup> US\$ med faste priser og faste valutakurser (1990) per capita.

## 4.2 Rwanda's situasjon som et land uten kystlinje

Rwanda kan bli knyttet til punktene fra Faye et al. (2004) som det er vist til i kapittel 1. Problemene LUK støter på her er som sagt (1) administrative vanskeligheter som følge av transitt, (2) dårlige politiske relasjoner til naboer, (3) dårlig transitt infrastruktur og (4) problemer grunnet konflikter og manglende stabilitet rettet mot transittnaboer. Problemene under punkt 1 og 3 vil bli belyst senere i teksten da det vil bli gått mer i dybden innenfor problematikken rundt direkte og indirekte kostnader.

Rwanda har hatt problemer når det gjelder politiske relasjoner til naboland. I dag når urolighetene har lagt seg, har situasjonen blitt bedre og det er viktig for Rwanda å ta del i det internasjonale fellesskap og knytte bånd til landene rundt seg. Et eksempel her er “the Common Market for Eastern and Southern Africa” (COMESA)<sup>31</sup>.

### Boks 1

#### COMESA

The Common Market for Eastern and Southern Africa (COMESA) ble til i 1997 for å erstatte the Preferential Trade Area (PTA). Formålet er regional integrasjon mellom medlemslandene som befinner seg i Afrika. Her er det snakk om blant annet likhet og gjensidig avhengighet mellom medlemsstatene, solidaritet, ikkeagressivitet mellom medlemsstatene, fokus på menneskerettigheter, frihet og juridisk rettferdighet, fremme fred og styrke bånd blant naboer. Medlemsland er: Burundi, Comoros, D.R. Kongo, Djibouti, Egypt, Eritrea, Etiopia, Kenya, Libya, Madagaskar, Malawi, Mauritius, Rwanda, Seychellene, Sudan, Swaziland, Uganda, Zambia og Zimbabwe.

Markedsintegrasjon spiller en sentral rolle der handelsliberalisering er et hovedpunkt og fjerning av tariff, avgifter og andre handels og investeringsbarrierer står i fokus (COMESA 2008-2010b).

COMESA jobber blant annet for å promotere handel der liberalisering og samarbeid innen toll spiller en rolle. Her er det også snakk om forbedringer innen administrasjon av transport, kommunikasjon, lovsystemer og harmonisering innen makroøkonomiske og pengepolitikk innenfor regionen (COMESA 2008-2010a).

Punkt fire tar opp problemer grunnet konflikter og uro som et problem i forhold til transitt. Dette er et meget relevant problem for Rwanda som har vært plaget av uroligheter helt siden de ble uavhengige. I forhold til dette har uheldigvis også Rwandas transittland, Uganda og Tanzania, også vært påvirket av uroligheter. Her kan det for eksempel vises til krig mellom

---

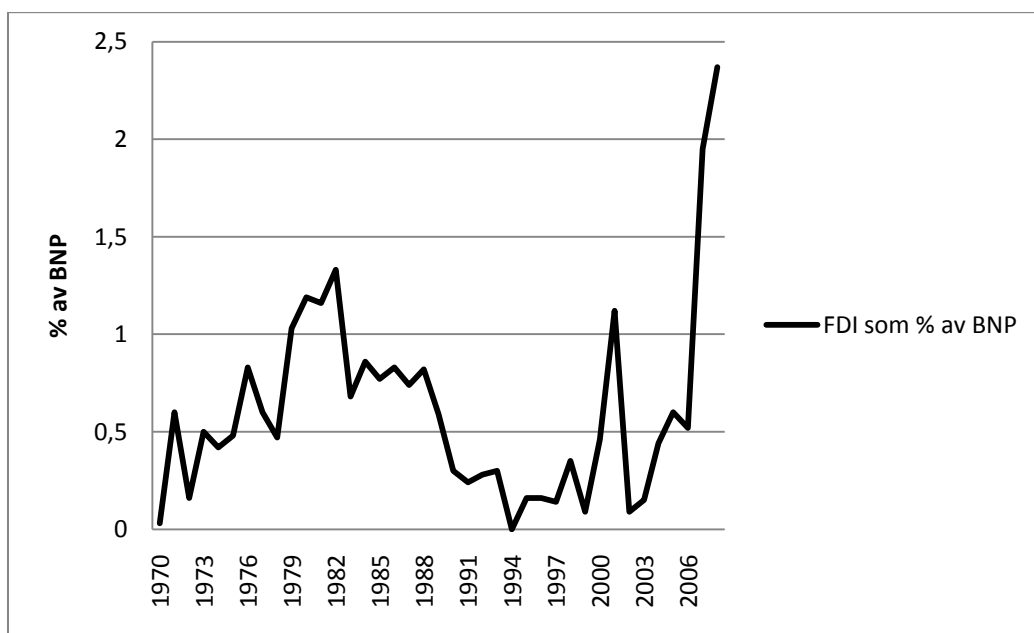
<sup>31</sup> Boks 1.

disse to landene på slutten av 70-tallet. Dette har blant annet gått ut over transittinfrastruktur, ødelagt store deler av transportkjøretøyene og hatt store konsekvenser innen svekkelse av humankapital. Rwanda som ligger mellom Uganda og Tanzania har hatt mange av deres konflikter spredt over på seg, og selv om Rwanda har klart å slå tilbake på dette, har urolighetene vært et problem ved grensene. Slike situasjoner har påvirket Rwanda som et LUK og har hatt store negative virkninger på deres transport, handel og turismesektor (Ades og Chua 1997).

#### 4.2.2 FDI

FDI kan ha en del å si for økonomisk utvikling og innen dette området har Rwanda i lang tid gjort det veldig dårlig. Figuren under viser FDI - strømmene fra 1970-2008 som prosent av BNP.

**Figur 5. FDI som % av Rwanda's BNP**



Kilde: UNCTAD handbook of statistics online 2009.

Det observeres her at FDI står for en mindre del av landets BNP. Mange av årsakene til de dårlige FDI – strømmene er at Rwanda er et ULUK og slik som det ble beskrevet i kapittel 1.7.2 har landet vært et dårlig vertland for FDI på grunn av blant annet avsides beliggenhet, mangel på direkte tilgang til havner ved havet og små interne markeder. Store kostnader forbundet med transport og tid, i tillegg til perioder med mye uroligheter i Rwanda og

transittlandene har vært med på å gjøre Rwanda til et dårlig miljø å investere i. Doing Business (2008)<sup>32</sup> plasserer Rwanda på plass 150 av i alt 183 økonomier i forhold til hvor lett det er for bedrifter å etablere seg i Rwanda.

Rwanda har blitt bedre og har etter folkemordet blitt mer attraktive for FDI ikke bare på grunn av mindre uroligheter, men også deres handelsreformer<sup>33</sup> og liberalisering av penge- og finansregimene. Mer privatisering av blant annet banker og annen liberalisering av for eksempel import, eksport og tjenester (Coulibaly, Ezemenari og Duffy 2008) kan ses igjen i figur 5. der Rwanda de siste årene har tiltrukket seg mye FDI i forhold til årene før 2004. Her er det snakk om en gjennomsnittlig FDI på ca. 5.2 millioner US\$ i året fra perioden 1990-2003 til en økning der Rwanda i årene 2004-2008 mottok henholdsvis, 11, 14, 16, 67 og 103 millioner US\$<sup>34</sup>.

## **Boks 2**

### **Reformer i Rwanda i perioden 2006-2009**

2006-2007: Liberalisering innen oppbevaring og tjenestesektor førte til mindre kostnader innen håndtering av varer i havner og terminaler.

2007-2008: Rwanda utvidet åpningstider innenfor grensetollkontorene, tok i bruk et nytt datautvekslingssystem og innførte tilfeldige inspeksjoner. Denne tilretteleggingen innen handel førte til vekst i transportsektoren og i følge Doing Business reduserte dette eksporttidene med 5 dager og importtiden med 27 dager.

2008-2009: Administrative endringer som bedre grensesamarbeid og utvidete åpningstider og en reduksjon innen dokumenteringskrav har bidratt med mer endringer innen tid (Doing Business 2010c).

En viktig brikke innen privatisering var et prosjekt organisert av Verdensbanken, Competitiveness and Enterprise Development Project (CEDP), som skulle skape et grunnlag for vekst og utvikling i den private sektoren. Dette prosjektet fokuserte på: 1. Hjelpen virksomhetsmiljøet, 2. Redusere kostnader og øke effektiviteten til telekommunikasjon, vann og kilder til elektrisitet, og teindustri og 3. Forbedre tilgang til finansiell og støttevirksomheter til lokale entreprenører (Integrated Framework, Rwanda 2005).

<sup>32</sup> World Bank og IFC. 2007.

<sup>33</sup> Boks 2. Reformer Rwanda har hatt innen kategorien "Trading across borders" i perioden 2006-2009.

<sup>34</sup> UNCTAD. Handbook of Statistics online. 2009.

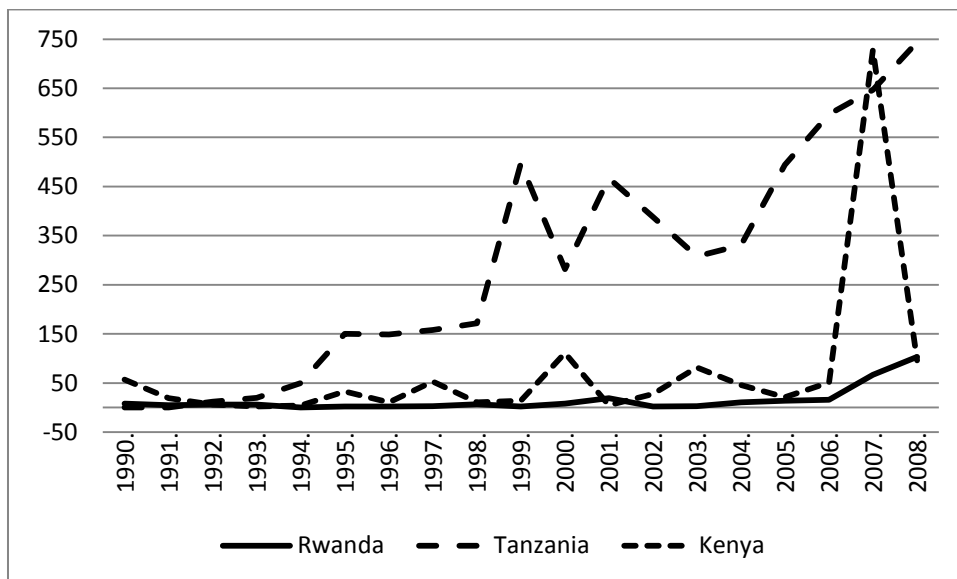


De store forbedringene har også ledet til et enormt hopp i rangeringen til Doing Business der Rwanda i 2010 ligger på plass 67 (Doing Business 2010a)!

Det er gjort mye for å bedre foretaksmiljøet og fremme en bedre privat sektor, men det er enda mye som må gjøres i Rwanda. Juridisk sett gjenstår også mye. Det gjenstår at det som er gjort i forhold til vedtak og lover som fremmer interessen for investeringer fra utlandet blir fulgt og opprettholdt (Integrated Framework, Rwanda 2005).

Alle problemene Rwanda støter på som LUK kommer i tillegg til problemer også andre land sliter med for å tiltrekke seg FDI. Dette gjør at Rwanda er mindre fristende for investorer utenfra. Dette er med på å forklare hvorfor figur 6. viser at Rwanda gjør det dårligere enn sine maritime naboer, Tanzania og Kenya.

**Figur 6. FDI i millioner US\$**



Kilde: UNCTAD handbook of statistics online 2009

### 4.2.3 Bistand

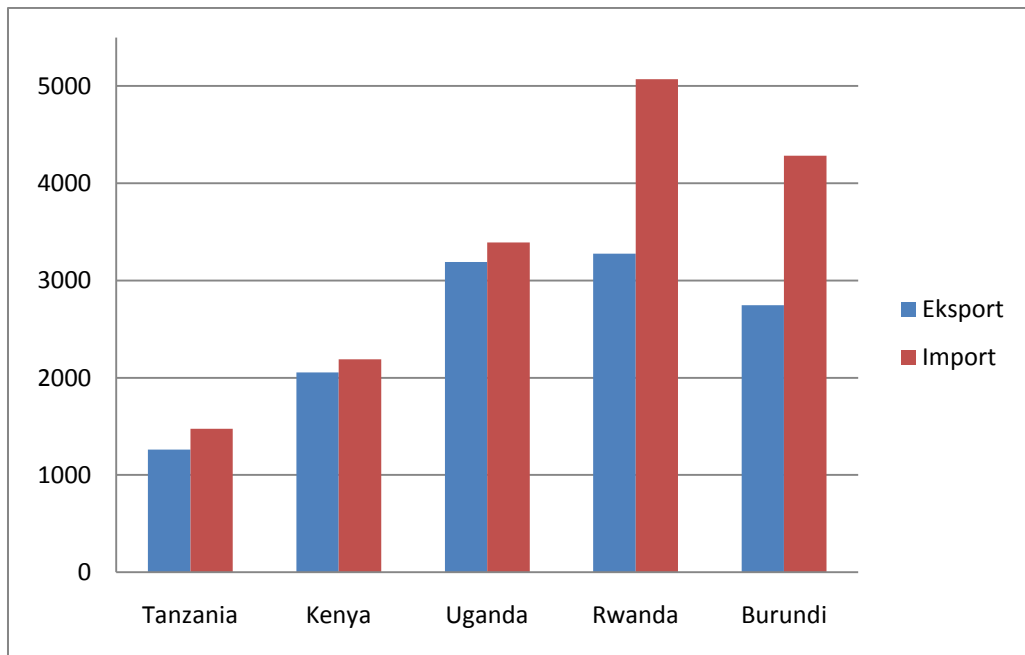
Etter folkemordet i 1994 ble store mengder bistand rettet mot Rwanda. I følge Ndikumana (2001) økte bistanden til mer en det dobbelte fra 47US\$ per capita i 1993 til 115US\$ per capita i 1994. Etter dette har nivået på bistand gått nedover, men holder seg på et nivå på rundt 14 prosent av BNP i perioden 2004-2005 (Ezemenari, Kebede og Lahiri 2008). Rwanda har i følge Ezemenari, Kebede og Lahiri (2008) brukt midlene relativt fornuftig og beveget seg fra en oppbygningsperiode til en periode mot opprettholdbar vekst.

Bistand har vært veldig viktig for Rwanda da FDI har vært veldig fraværende. Bistand har her vært utgangspunkt for hovedstrømmer av kapital og finansiering for investeringer og har vært en stor hjelp innenfor makroøkonomisk stabilitet.

### 4.3 Direkte kostnader forbundet med transport

Hovedstaden i Rwanda, Kigali, ligger langt vekke fra de viktigste havnebyene med avstander på 1700 km fra Mombasa og 1500 km fra Dar es Salaam. Kostnadene forbundet med transport er veldig høye og sammenlignet med sine naboland mye høyere. I figur 7. er eksempler på transportkostnader til land i Øst-Afrika:

**Figur 7. Kostnader av eksport og import i US\$ for frakt av en 20ft konteiner (TEU)**



Kilde: World Bank og IFC (2010c,d,e,f,g). Her blir det tatt utgangspunkt i en konteiner på 20 fot, vekt: 10 tonn og verdi: 20 000US\$<sup>35</sup>. (TEU: twenty-foot equivalent unit).

I figuren ovenfor ser vi at Rwanda som LUK har særdeles høye transportkostnader i forhold til sine maritime naboer. Slik vi ser det øker kostnadene jo lenger inn i kontinentet<sup>36</sup> vi kommer. Et nøkkelelement for Rwanda er altså å få senket disse. Grunnen til at Burundi har lavere direkte kostnader enn Rwanda, har en sammenheng med hvilke havner landene mest tar i bruk. I Rwandas tilfelle er dette Nord-korridoren og i Burundis tilfelle er det Sentral-

<sup>35</sup> Doing Business. 2010b.

<sup>36</sup> Kenya→Uganda→Rwanda (Nord-korridoren).

korridoren. Når dette er sagt gjelder dataene i Doing Business gjennomsnittet av lands eksport og import, og når de direkte kostnadene er lavere i Sentral-korridoren ender altså Burundi opp med lavere direkte kostnader forbundet med import og eksport. Landene som hovedsaklig benytter seg av Nord-korridoren her er Kenya, Uganda og Rwanda.

### 4.3.2 Infrastruktur

Rwanda har som sagt tilgang til to handelskorridorer, Nord-korridoren og Sentral-korridoren. Nord-korridoren strekker seg over 2000 km og har som utgangspunkt havnebyen Mombasa. Fra Mombasa er det et nettverk av veier, jernbane og vannveier til Kampala i Uganda. Herfra består resten av transporten kun av veiforbindelser frem til Rwanda, videre til Burundi og den Demokratiske Republikken Kongo. I denne korridoren er mange av veiforholdene gode som konsekvens av mye bistand, men her gjenstår en del. I følge Chowdhury og Erdenebileg (2006) består store deler av denne strekningen av veier uten asfalt. Transittinfrastrukturen er utilstrekkelig på grunn av dårlig vedlikehold, det er brudd på lastegrenser, dårlig sikkerhet, lite vedlikehold av kjøretøy og dårlige grensekontrollfasiliteter. Den dårlige infrastrukturen gjelder ikke bare vei- og grensefasilitetene, men også at det eksisterende jernbanenettverket lider store mangler på vedlikehold.

Den andre muligheten er Sentral-korridoren som består av vei, jernbane og vannveier fra Dar es Salaam til Burundi som går videre til Rwanda og Uganda. Infrastrukturen i de nevnte havnene ligger heller ikke på et toppnivå fordi konteinerhåndteringsnivået ikke strekker til og vedlikeholdsnivået er dårlig. I tillegg er det dårlige telekommunikasjonsmuligheter mellom havnene og innlandet som for eksportør/importør gjør det vanskelig å følge med varene sine (Chowdhury og Erdenebileg 2006).

Å ha tilgang til to handelskorridorer gir Rwanda som LUK en god mulighet til et alternativ. Dette skal også i teorien kunne lede til bedre konkurranse, behandling og minske forsinkelser. Av disse to alternativene blir Nord-korridoren mest brukt og i følge Integrated Framework, Rwanda (2005) blir den benyttet i 80 prosent av tilfellene. Grunnen er Sentral-korridorens dårlige veistrekninger og veldig dårlige jernbanelinjer. I tillegg til bedre infrastruktur finnes det også bedre transporttilbud langs Nord-korridoren.

Når det er snakk om Rwandas egen infrastruktur, er veinettverket inne i landet ganske dårlig. Rundt og inne i byene er dette ikke et stort problem, men i rurale områder er veiene for det meste dårlige og mangelen på asfalt er stor. Lengden på Rwandas veinettverk er estimert til å være rundt 14000 km og over 5000 km av dette er hovedveier. I følge Integrated Framework, Rwanda (2005), er bare 1000 km av disse 5000 kilometerne asfalterte. Dårlige forhold som dette er med på å holde transportkostnadene høye og for LUK er det vel så viktig å ha en god transittinfrastruktur som en god innenlandsk infrastruktur.

I forhold til infrastruktur forbundet med fly har Rwanda vært flink til å bruke en del ressurser, men likevel er det mangler. For eksempel er den internasjonale flyplassen i Kigali liten. Det er også stor mangel på flytrafikk til store markeder, dårlige varehåndteringsfasiliteter og dårlige prosedyrer innenfor kontroll av varer og toll (ibid).

### **4.4 Kostnaden forbundet med tid**

Kapittel 3. tar for seg problemer LUK har i forhold til kostnader med hensyn til tid. I den forbindelse lider Rwanda mye ettersom forsinkelser kan være like ille og gjerne føre til større ulemper enn direkte kostnader. I følge Integrated Framework, Rwanda (2005) kan transittiden fra havn til Kigali ta alt fra 4 uker til 2 måneder. Disse forsinkelsene innen transportsektoren er et stort problem for økonomisk utvikling og ettersom Rwanda står ovenfor stor usikkerhet i forhold til hvor store forsinkelsene er, avler dette enda større problemer.

Rwanda har store problemer forbundet med tid og i begge handelskorridorene står dårlige prosedyrer for opp til halvparten av forsinkelsene. Toll i Kenya og Tanzania er tungvint og går sent. Kenya og Ugandas innføring av konvoier og eskorte<sup>37</sup> fører til store forsinkelser på veien og ved grensene. Kontroll og regulering av tyngde på last står også for store forsinkelser, men blir igjen rettfærdiggjort ettersom vedlikehold blir billigere.

---

<sup>37</sup> Boks 3.

### Boks 3

#### Konvoier og eskorte i Kenya og Uganda

Årsaker til disse tiltakene er flere der sikkerhet og tollprosedyrer er øverst på listen. Kjøretøyer som blir stoppet med mistanke om ulovlig frakt vil i flere tilfeller måtte delta i konvoier når det ikke er snakk om direkte ransaking. Ellers er sikkerhet på veiene i disse landene et stort problem der konvoier er obligatorisk på bakgrunn av dette.

Kjøretøy i transitt må vente på andre, til en konvoi er samlet. Her er det snakk om et antall på 100 lastebiler som må til for å danne konvoien og dette kan ta flere dager. Kenyansk toll krever at disse konvoiene skal bli eskortert av politi eller tolleskorter. Dette fører gjerne til flere direkte kostnader på grunn av at transportør ofte må bistå med eskorten selv (Tumuhimbise og Ihiga 2007).

I kapittel 3.3 er det snakk om hvilke effekter tid kan ha på handelspartnere. Hummels (2001) har estimert at for hver dag transporten tar, reduseres sannsynligheten med 1 prosent for at land skal eksportere til USA. Vi ser i tabell 4. at dette kan være tilfelle for Rwanda da USA ikke er blant hovedhandelspartnerne til Rwanda verken innen eksport eller import. Derimot benytter Rwanda seg av markeder som ligger nærmere som Indonesia og EU.

**Tabell 4. Andel av hovedhandelspartnere til Rwanda i prosent, 2003**

Land	Eksport	Import
Rwanda	Indonesia -39.7; EU – 11.7; Kina – 4.3; Hong Kong (Kina) – 2.5	EU – 24.6; Kenya – 23.8; Uganda - 6.2; S.Afrika – 3.3; Kongo – 2.5

*Kilde: UNCTAD, 2005. Sekundærkilde: IMF Direction of Trade Statistics (DOTS), 2004*

#### 4.4.2 Infrastruktur

Her har Rwanda mange problemer på flere områder i egen infrastruktur, infrastruktur i sine handelskorridorer og havnene i transittlandene. Problemer med dårlige fasiliteter og prosedyrer innenfor tollvesenet har rammet Rwanda sterkt og resultatet er store kostnader for både virksomhetene som er påvirket av dette systemet og myndighetene som må administrere det. Kostnader som er forbundet med slike problemer her er for eksempel utgifter som dukker

opp direkte slik som beskrevet i seksjonen om transportkostnader og indirekte, der tap av virksomhetsmuligheter, forsinkelser og forutsigbarhet er nøkkelford.

Når det gjelder flytransport er infrastrukturen som sagt dårlig. Flyplassene er små, og det er dårlige håndteringsfasiliteter og vareoppbevaringsfasiliteter. Mangelen på faste flyruter til store internasjonale markeder og for tungvinte kontrollprosedyrer skaper store problemer og forsinkelser. Problemer med tollprosedyrene dukker også opp her og kan føre til forsinkelser på flere dager. For frakt av tidssensitive varer kan dette by på store problemer (Integrated Framework, Rwanda 2005).

Mange av problemene ligger utenfor landegrensene og for å kunne gjøre noe direkte med dette problemet kan Rwanda bli mer aggressive innenfor politikk rettet mot dette. Landet kan også bli en mer aktiv deltaker innen korridor-organisasjoner som vil være en veldig viktig faktor når det gjelder tilgang til distanserte markeder (ibid).

I kapittel 3.3 blir verdien av tid tatt opp. Hvis vi tar hensyn til estimatene fra Djankov, Freund og Pham (2006) kan vi tegne et bilde av konsekvensene av mindre forsinkelser og tid det tar å transportere en vare. I følge deres estimater reduserer forsinkelser på en dag handel med mer enn 1 prosent. Hvis vi for eksempel tar for oss Rwandas avstand på 1700 km fra sin viktigste havneby Mombasa, og data om transporttid, hentet fra World Bank og IFC (2010c), der eksport på denne avstanden tar 38 dager, gir dette oss et godt bilde på hvor stor rolle tid spiller. Hvis Rwanda klarer å kutte antall dager det tar å eksportere en vare med 50 prosent, vil dette ha store konsekvenser. Hvis estimatene til Djankov, Freund og Pham (2006) stemmer vil Rwanda få en økning i eksport på ca. 19 prosent. Ettersom Djankov, Freund og Pham (2006) også estimerer at forsinkelser på en dag tilsvarer en distanse fra den potensielle handelspartneren på 85 km, vil dette tilsvare at Rwanda kommer 1615 km nærmere det gjeldende markedet.

### **4.5 Økonomisk vekst og tilgang til internasjonale markeder**

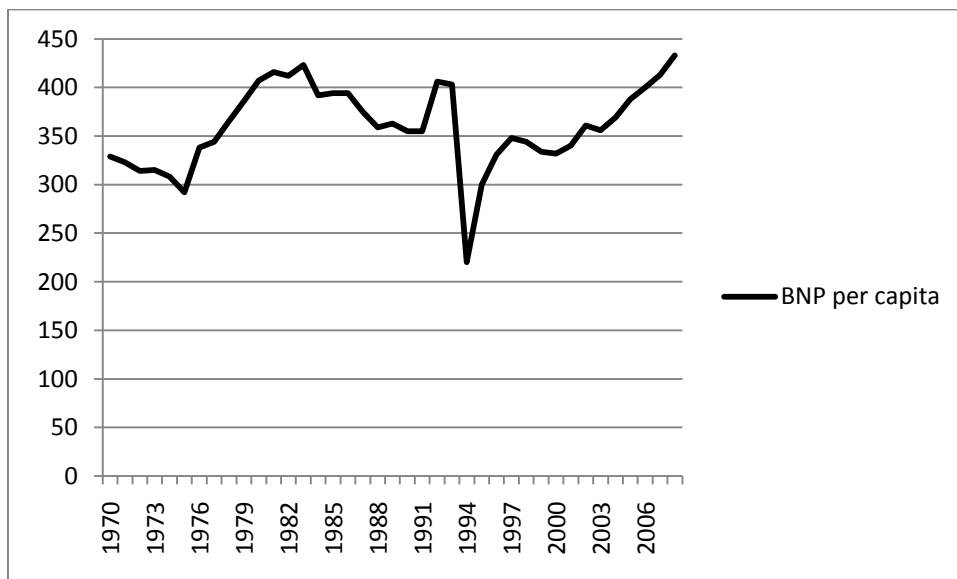
Etter folkemordet i 1994 har Rwanda opplevd en god vekst. I perioden 2000-2007 hadde landet en gjennomsnittlig vekst på 5,46%<sup>38</sup>. Coulibaly, Ezemenari og Duffy (2008) viser at dette ikke bare er en følge av gjenoppbygning etter nevnte hendelse. De har tatt for seg perioden 1995-2003 der to viktige ting skjedde. 1. Rwanda satte i gang reformer som

---

<sup>38</sup> Handbook of statistics online 2009.

involverte finans, valutakurs og handel som gjorde at deres økonomi gled fra en økonomi som var veldig lukket med store handelsrestriksjoner til en mer liberal økonomi åpen for mer handel og deltakelse på det internasjonale markedet. 2. Etter slutten på undertrykkelsen blusset tilliten til bedrifter og konsumenter opp og dannet et bedre vekstgrunnlag for økonomien. Mye av veksten i denne perioden er et resultat av slutten på uroligheter, men store deler av veksten har altså rot i politiske avgjørelser i forhold til reformer. Figur 8. viser BNP per capita i perioden 1970-2008.

**Figur 8. BNP per capita i Rwanda i perioden 1970 - 2008 (US\$)**



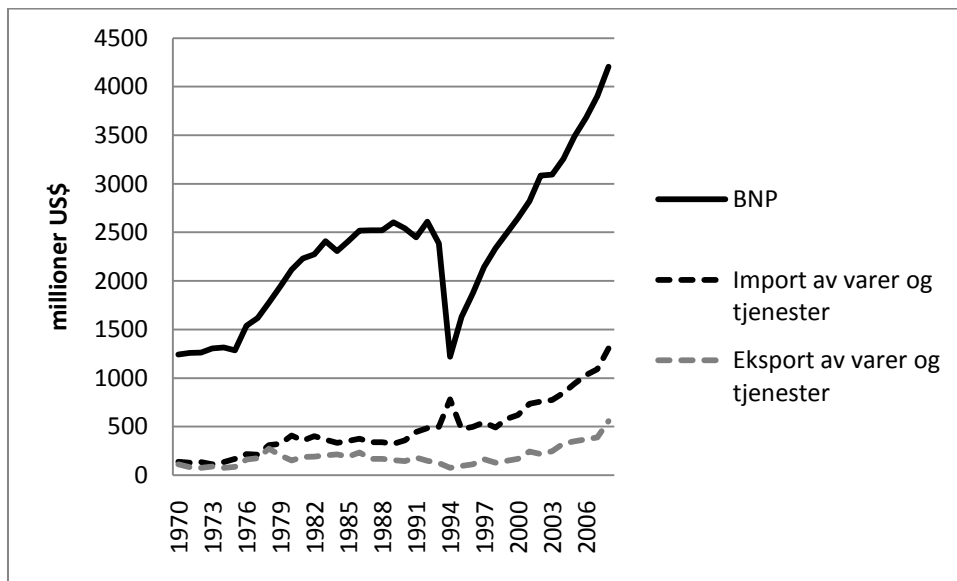
*Kilde: Handbook of statistics online 2009. NB: US\$ med faste priser og valutakurser (1990).*

I figur 8. ser vi tydelig konsekvensene av urolighetene i 1994 og oppbygningen til Rwanda i årene etter.

Viktige organisasjoner for Rwanda er WTO, UNO, the World Bank Group og IMF. Regional integrasjon er veldig viktig og når det gjelder utvikling og fattigdomsreduksjon er Rwandas medlemskap i blant annet COMESA en viktig faktor. Medlemskapet i COMESA har blant annet i følge Integrated Framework, Rwanda (2005) ført til et skifte i import og eksportstruktur der handel med felles medlemsland har blitt viktigere med en følge av mindre handel med mer utviklete land som for eksempel Kina og land innenfor EU. Reformen innenfor denne organisasjonen som Free Trade Agreement (FTA) og Common External Tariff (CET) hjelper Rwanda med å overkomme ulemper som LUK. De spiller også en viktig rolle innenfor konkurranseevne der mulighetene for eksempel for stordriftsfordeler blir større.

Dette gjør igjen at potensialet for investeringer utenifra vil bli større (Integrated Framework, Burundi 2003). En direkte effekt for handelsliberalisering i Rwanda i forbindelse med COMESA er fjerning av skatt og avgifter på handel, noe som har bidratt til at Rwanda har blitt en mye mer åpen økonomi (Republic of Rwanda 2007). I forhold til internasjonal integrasjon viser figur 9. et bilde på dette der import og eksport er vist i forhold til BNP for å synliggjøre denne utviklingen.

**Figur 9. Import og eksport av BNP i millioner US\$**



Kilde: Handbook of statistics online 2009. NB: US\$ med faste priser og valutakurser (1990)

I figuren over kan økt integrasjon observeres på bakgrunn av for eksempel den lyse stiplede linjen som representerer eksport. Her kan det observeres en grei stigning siden 1994. Det kan observeres at Rwandas handelsbalanse er negativ fordi gapet mellom import og eksport er stort. BNP har også fra 1994 vokst veldig og det er vanskelig å observere den økte importens virkning på BNP. Her kan det også argumenteres for at importen er en stigende funksjon av inntekten, noe som kan være tilfelle. Her kan også bistand stå for noe av forklaringen til gapet mellom import og eksport.

Denne handelsubalansen er et stort problem for LUK og hindrer dem i å ta nytte av stordriftsfordeler. Nettopp dette er et problem for Rwanda der importtransport ikke har varer å frakte med på tilbakeveien. Dette gjør at prisen på import blir høyere, noe vi kan se igjen i figur 7. Også mengden på import/eksport spiller en rolle. Dette er i forhold til



forhandlingsposisjoner i forhold til logistikkgrupper. I Rwandas tilfellet er disse posisjonene svært svekket ettersom samlet import til både Rwanda og Burundi på et år, i følge Arvis, Raballand og Marteau (2007), kunne fått plass i et stort kontainerskip.

Reduserte transportkostnader har altså en stor betydning for Rwanda som LUK og viktighetsgraden av dette fokuseres det på i Integrated Framework<sup>39</sup>, Rwanda (2005) der det er estimert at transportkostnader fra produksjonsområdet til havnen i Mombasa ligger på 80 prosent av produksjonskostnaden. Innenfor dette området er det mange forskjellige estimater, men her retter estimatene seg mot transport av kaffe.

### 4.6 Konklusjon

Rwanda har gjort mye for å bedre sin situasjon og da ikke bare på områder som utviklingsland, men også som land uten kyststripe. Dette kan ses igjen i Rwandas utvikling og et godt eksempel på Rwandas utmerkelser innen reformering kan sette landet på plass 67 i rangeringen til Doing Business 2010.

Rwandas situasjon som LUK byr klart på flere utfordringer fordi deres avstand fra havet og viktige internasjonale markeder er store. Det oppstår også problemer med rot i transittland der for eksempel dannelsen av ekstra kostnader forbundet med transport er en hovedfaktor der blant annet infrastruktur også spiller en nøkkelrolle.

Slik det er vist i dette kapittelet, har deres geografiske situasjon vært med på å spille en rolle innenfor Rwandas utvikling på bakgrunn av faktorer som for eksempel, økte kostnader, mindre internasjonal integrasjon, mindre investeringer utenifra, svekket konkurranseevne og i forbindelse med dette mindre muligheter for å oppnå stordriftsfordeler.

Viktighetsgraden av å bedre sin situasjon som LUK er stor. Hvor viktig det er å redusere transportkostnader har gått igjen i oppgaven. I kapittel 7. vil ulike måter land kan bedre sin situasjon som LUK være tema der Rwanda som eksempel vil gå igjen.

---

<sup>39</sup> Dette er et samarbeid mellom organisasjoner som IMF, ITC, UNCTAD, World Bank og WTO. URL: <http://www.integratedframework.org/>

## Kapittel 5. Casestudie med utgangspunkt i Burundi

Burundi er et lite LUK i Øst-Afrika med grenselandene Tanzania, Rwanda og D. R. Kongo. Landet har 9,5 millioner innbyggere<sup>40</sup> og med sitt beskjedne areal, ender Burundi opp med en av de høyeste populasjonstetthetene i Afrika. I forhold til krig og uroligheter har Burundi vært svært plaget. Siden de ble uavhengige i 1962, har landet opplevd 5<sup>41</sup> voldsomme kriger grunnet blant annet etnisk – politiske stridigheter (Nkurunziza og Ngaruko 2002). Burundi er et av de fattigste landene i verden der HDR(2007) har listet landet på 174. plass av 182 land. Landets økonomiske vekst har vært veldig dårlig og Burundi har til tider hatt stor negativ vekst (Nkurunziza og Ngaruko 2002). I følge Handbook of statistics (2009)<sup>42</sup> hadde Burundi et BNP per capita i 1981 på 200 US\$<sup>43</sup> mens i 2003 et BNP per capita på 155 US\$. Ved å se på figur 14. senere i teksten, kan det observeres at landet har falt tilbake til lavere BNP per capita enn hva som var tilfellet på begynnelsen av 70-tallet.

Med en veldig underutviklet sektor når det gjelder ferdigproduserte varer, importerer Burundi mesteparten av varene innenfor dette området. Landet eksporterer for det meste primærvarer der kaffe er den viktigste eksportartikkelen med en andel på 70 prosent (Integrated Framework, Burundi 2003). Konsekvensene for Burundi, grunnet situasjonen deres som LUK, er en stor avhengighet av nabolandenes vei- og jernbaneinfrastruktur for å kunne drive handel internasjonalt (Nganou et al. 2008). Transitt og utføring av handel internasjonalt skjer for det meste langs Nord-korridoren og Sentral-korridoren med begynnelse/endepunkt Mombasa og Dar es Salaam<sup>44</sup> (Anyango 1997). For Burundi sin del er fokuset størst på Sentral-korridoren, men landet benytter seg i noen grad av Nord-korridoren blant annet for ikke å ende opp med en total avhengighet av denne ruten noe som før har vært tilfelle (Hoyle og Charlier 1995).

Fra begynnelsen av 60-tallet frem til 70-tallet opplevde Burundi en stor negativ vekst som et resultat på bakgrunn av flere sjokk i økonomien. De to første var et resultat av nabolandene, Kongo og Rwanda's uavhengighet av Belgia i 1960 og 1962 og tapene av disse

---

<sup>40</sup> CIA(2010a).

<sup>41</sup> Årstall 1965, 1972, 1988, 1991 og 1993 (Nganou et al. 2008).

<sup>42</sup> UNCTAD handbook of statistics online 2009.

URL: <http://stats.unctad.org/Handbook/ReportFolders/reportFolders.aspx>

<sup>43</sup> US \$ per capita i faste priser og faste valutakurser (1990).

<sup>44</sup> I tillegg til disse to korridorene er det en tredje korridor som til tider blir brukt som er Sør-korridoren som streker seg til Sør – Afrika gjennom enten Zambia eller D.R Kongo og videre via Lake Tanganyika (Integrated Framework, Burundi 2003).

eksportmarkedene. Angående tapet av eksportmarkedet i Rwanda gjaldt dette markedet for industriprodukter fordi Rwanda nå utviklet sin egen industrielle sektor. Ett annet resultat av uavhengigheten var mangel på human og fysisk kapital<sup>45</sup> som i løpet av 1962-63 resulterte i enorme fall innen industriell produksjon fordi kapasiteten sank ned til 25 prosent. Et annet problem som oppstod etter kolonitiden var anstrengte forhold mellom de etniske gruppene.

Til tross for mye uroligheter på begynnelsen av 70-tallet til slutten av 80-tallet opplevde landet vekst slik det senere kan observeres i figur 14. Her kan det nevnes økning i eksport av kaffe som følge av en veldig dårlig sesong i Brasil, men hovedsaken var landets investeringsprosjekter i denne perioden som hovedsakelig ble finansiert ved hjelp av eksterne resurser. Det ble opprettet flere offentlige foretak som ble brukt for å oppnå inntekter som igjen ble delt ut blant den politiske eliten i landet. Disse foretakene ble opprettet uten noe som helst forutsetning om levedyktighet og driften av disse ble finansiert av overføringer og subsidier. Dette resulterte igjen i at kapital og innskudd i landet som u-hjelp og lån ikke ble brukt til andre nyttige investeringer. Etter hvert begynte ting å gå dårlig på grunn av store budsjettunderskudd og vedlikehold av gjelden landet opparbeidet seg på 70-tallet. De økonomiske problemene økte med borgerkrigen i 1988. Etter stor undertrykkelse av Hutuene og med et internasjonalt miljø som støttet opp under Hutuenes politiske inkludering, sto nå Burundi på begynnelsen av 90-tallet ovenfor store fall innen investering. I 1993 oppstod det nok en borgerkrig som ledet til drapet på den første demokratisk valgte presidenten og i 1996 innførte nabolandene en økonomisk blokade på bakgrunn av et militært kupp. Som konsekvens av denne blokaden stupte landes valuta og rekordhøye nivåer på inflasjon og fattigdom ble nå et enda større problem (Nkurunziza og Ngaruko 2002).

De siste 20 årene har Burundi vært frempå med forskjellige økonomiske reformer der liberalisering av handel og internasjonal integrasjon har vært en viktig faktor. Landet har for eksempel på bakgrunn av regler og forskrifter innen WTO og COMESA gjort en del handelsfremende tiltak. Her kan det for eksempel nevnes å avskaffe restriksjoner innen import, prissamarbeid og den private sektoren<sup>46</sup>.

I dag besitter fremdeles Burundi en dårlig økonomi og derfor vil i følge Nkurunziza og Ngaruko (2002) ikke det økonomiske systemet forandre seg uten at det politiske systemet

---

<sup>45</sup> På bakgrunn av Belgias uttrykk av Burundi.

<sup>46</sup> Burundi Embassy in Berlin. URL: <http://www.burundi-embassy-berlin.com/BInfo/BInfo.html>

forandrer seg. I følge dem vil det da være naivt å forvente at økonomiske reformer kan utrette store ting for økonomien uten at det også blir politiske reformer.

Krig og uroligheter har som nevnt hatt store konsekvenser i forhold til ødeleggelser av landet (Basdevant 2009), men i 2000 stoppet de største konfliktene opp. Fra den tid har Burundi gjort en del bra tiltak innen fred, reformer, rehabilitering innenfor både politikk og økonomi, men har ennå en veldig lang vei å gå (Nganou et al. 2008).

Dette kapitelet skal ta for seg Burundi i lys av de tre første kapitlene og vise til problemene landet står ovenfor som en konsekvens av å være et LUK.

### **5.2 Burundi`s situasjon som land uten kystlinje**

Med referanse til kapittel 1. kan vi nå se på Burundis forhold til punktene gitt i Faye et al. (2004) om hvilke problemer LUK støter på. Disse punktene var som nevnt (1) administrative vanskeligheter som følge av transitt, (2) dårlige politiske relasjoner til naboer, (3) dårlig transitt infrastruktur og (4) problemer grunnet konflikter og manglende stabilitet rettet mot transittnaboer. Problemene under punkt 1 og 3 vil bli belyst senere i teksten da det vil bli gått mer i dybden innenfor problematikken rundt kostnader forbundet med transport og tid.

Burundi har til tider hatt store problemer<sup>47</sup> med politiske relasjoner til naboer. For eksempel som nevnt i forhold til uavhengighetsperioden til land i Øst-Afrika på 60 tallet. Det oppstod handelshindringer da Kongo ble uavhengig og Burundi mistet halve østre del av det kongolese eksportmarkedet. Også da Burundi sammen med nabolandet Rwanda fikk tilbake sin uavhengighet fra Belgia, oppstod det handelsmessige problemer da Burundi mistet sitt eksportmarked til Rwanda (Nkurunziza og Ngaruko 2002).

Samarbeid og integrasjon med land er viktig og i forhold til dette kan for eksempel Burundis medlemskap i COMESA nevnes.

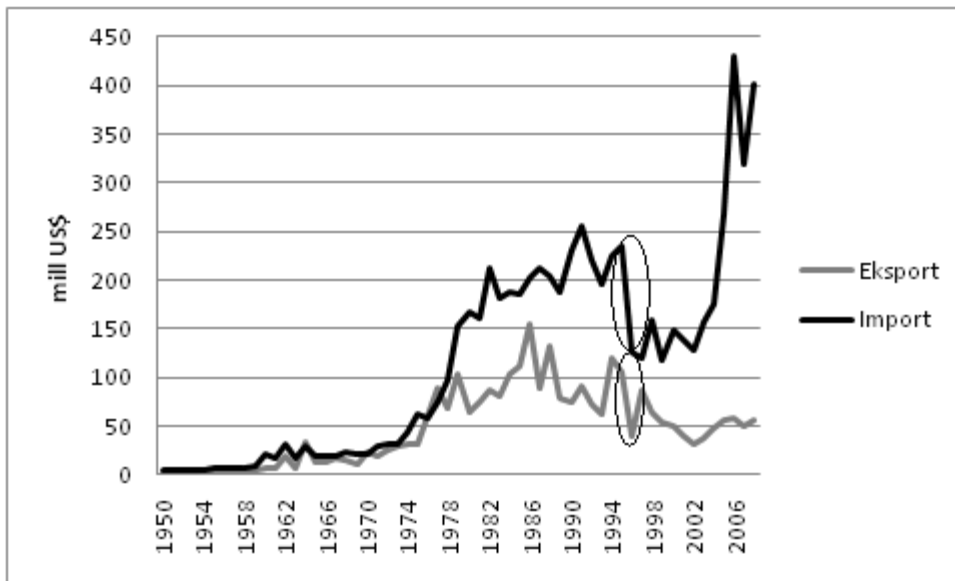
Punkt fire handler om problemene som oppstår grunnet konflikter og uro som et problem i forhold til transitt. Som et krigsherjet LUK som også har naboland med lange krigsmessige bakgrunner, har Burundi hatt mange problemer. Et eksempel er uroligheten i Rwanda i forbindelse med folkemordet i 1994. Dette forårsaket blant annet stengning av grensen Rwanda/Uganda, og gjorde at Burundis bruk av Nord-korridoren ble hindret. Et annet

---

<sup>47</sup> Dette er blant annet grunnet mye uroligheter i Øst - Afrika

eksempel er nabolandenes innførsel av handelsblokaden i 1996. Burundi, som et lite LUK, opplevde store konsekvenser av dette innenfor eksport, import, økning innen smugling, økte transaksjonskostnader, høyere nivåer av korrupsjon og kriminell økonomisk virksomhet som også involverte myndighetene (Nkurunziza og Ngaruko 2002). Figur 10. viser eksport og import fra 1950 -tallet til 2006. Her kan resultatet av blokaden observeres i de markerte områdene.

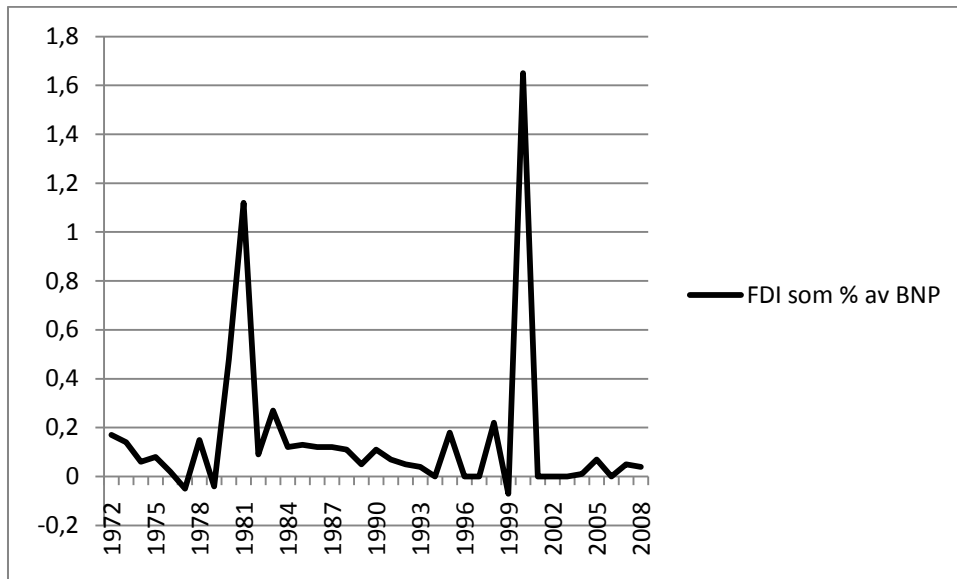
**Figur 10. Burundi's eksport og import i perioden 1950 -2008 i millioner US\$**



*Kilde: UNCTAD handbook of statistics online 2009. NB: US\$ i flytende priser og valutakurser.*

### 5.2.2 FDI

Over de siste årene har ikke Burundi hatt stor suksess med å trekke til seg investeringer fra utlandet. Fra 1990 til 2008 har FDI ligget på et gjennomsnitt på 1.1 millioner US\$ i året. For ytterligere å illustrere liten suksess, kan Burundi sin flyt av FDI sammenlignes med landets BNP de samme årene. Dette er vist i figuren under.

**Figur 11. FDI som % av Burundi's BNP**

Kilde: UNCTAD handbook of statistics online 2009.

I figur 11. kan det observeres at FDI står for en veldig liten del av BNP. Perioden som også utmerker seg er årene 1981 og 2000 der Burundi mottok mye mer FDI enn normalt, men allikevel er disse summene ganske små. Grunnene til de dårlige resultatene er blant annet et dårlig miljø for bedrifter. Den økonomiske risikoen er svært høy i Burundi. Hovedpunktene i følge Nkurunziza og Ngaruko (2002) er en liten privat sektor når det gjelder produksjon av ferdigproduserte produkter, politisk risiko og risiko forbundet med uroligheter. I tillegg til at utbrudd av krig øker risikoen, øker også usikkerheten om fremtiden, noe som har stor påvirkningskraft for investeringene.

Burundis manglende tilgang til havet skaper problemer. Eksempel kan være høye kostnader forbundet med blant annet transport og tid, avhengigheten av nabolandenes dårlige infrastruktur for import av innsatsfaktorer og eksport av produkter (ibid). Som et resultat av Burundis dårlige miljø for investeringer og store risiko, har Doing Business (2010a) rangert Burundi på plass 176 av 183 økonomier i forhold til hvilke land som er mest bedriftsvennlige. Et forbedret miljø for bedrifter er en viktig faktor for Burundi for å kunne trekke til seg mer FDI. Landet må bli mer stabilt i forhold til politikk og makroøkonomi. I tillegg er manglene på tilstrekkelig humankapital og infrastruktur et stort problemområde som må bedres.

### 5.2.3 Bistand

Burundi er veldig avhengig av Bistand og har veldig store finansielle problemer. Til tross for økt nivå av bistand etter endt borgerkrig er det fremdeles store mangler innen vann, mat, helse og infrastruktur. Bare 3,2% av landets BNP går til å finansiere helsesektoren. Det er for eksempel bare 3 leger per 100000 innbygger i følge FfP (2009). Ettersom Burundi har vært veldig avhengig av bistand, har også disse strømmene sviktet etter hvert som uroligheter har oppstått noe som igjen har satt dype spor i landet. I 1992- 1999 nådde for eksempel fattigdommen veldig høye nivåer da bistanden sviktet og halvparten av de offentlige utgiftene til tider var rettet mot det militære. Etter dette har Burundi mottatt mer og mer bistand noe som er viktig for en videre utvikling av landet (Nganou et al 2008).

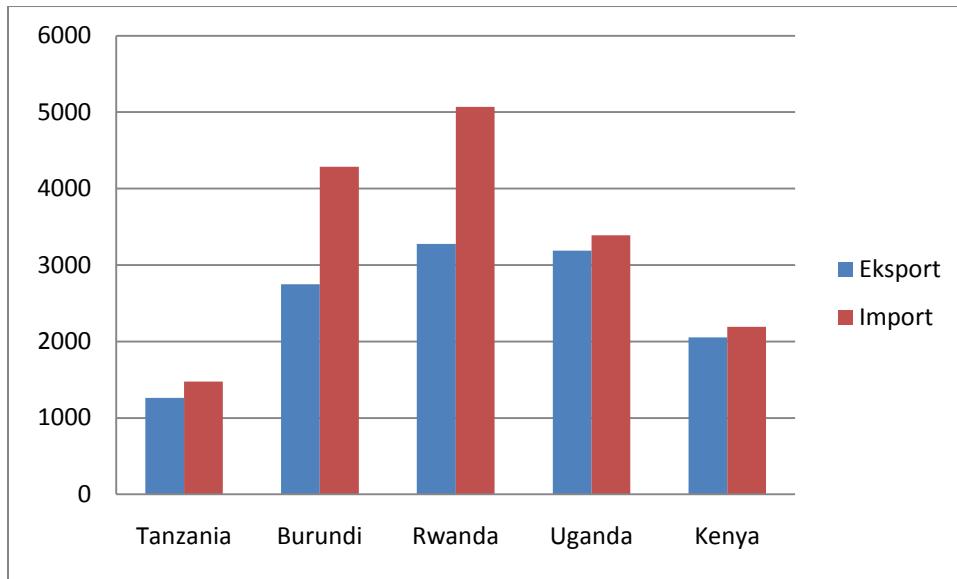
### 5.3 Direkte kostnader forbundet med transport

Burundi er avhengig av havnebyene Dar es Salaam og Mombasa som ligger henholdsvis 1200 km og 2050 km vekke fra hovedstaden Bujumbura. Å transportere varer til kysten er dyrt blant annet på grunn av drivstoffpriser og dårlig transportinfrastruktur. Man har også tollproblematikk der et eksempel er vektgrenser som gjør at transportørene må øke antall turer (Integrated Framework, Burundi 2003).

De ekstra kostnadene som oppstår for Burundi gjør at blant annet at konkurranseevnen svekkes på det internasjonale markedet. Importvarer blir dyrere og andre ringvirkninger som for eksempel færre arbeidsplasser<sup>48</sup> blir tilgjengelige. Som vi ser i figur 12, der tall er hentet fra Doing Business (2010), er de direkte transportkostnadene svært høye for Burundi.

---

<sup>48</sup> For eksempel i jordbruk – sektoren. Når innsatsfaktorer som for eksempel gjødsel koster mye og produktet må selges billigere for å konkurrere på verdensmarkedet for å kompensere for høye transportkostnader vil dette ha en effekt for bønders økonomiske muligheter forbundet med ansettelser.

**Figur 12. Kostnader av eksport og import i US\$ for frakt av en 20ft kontainer (TEU).**

*Kilde: World Bank og IFC (2010c,d,e,f,g). Her blir det tatt utgangspunkt i en konteiner på 20 fot, vekt: 10 tonn og verdi: 20 000US\$<sup>49</sup>.*

Når vi sammenligner kostnadene til Burundi og Tanzania, ser vi at Burundi står ovenfor store ekstra kostnader innen eksport og import. Ettersom eksporten er liten, vil prisene på import presses opp på grunn av mangel på tilbakefrakt. Tallene, hentet fra Doing Business 2010, er registrert som et gjennomsnitt innenfor de forskjellige landene. Tanzania og mesteparten av frakten til Burundi er rettet mot Dar es Salaam. Kenya, Uganda og mesteparten av frakten til Rwanda er rettet mot Mombasa. Uganda og Kenya har få økonomiske insentiver til å legge om frakten sin. Når man sammenligner kostnadene til Burundi og Rwanda, kan det her observeres at direkte kostnader forbundet med bruk av Sentral-korridoren er mindre enn med bruk av Nord-korridoren.

### 5.3.2 Infrastruktur

I følge Faye et al. (2004) er det innenlandske veinettverket i Burundi relativt godt, men det er fremdeles mye som kan bedres. Asfaltering av veier blir utsatt på grunn av manglende midler og de beskjedne ressursene som blir holdt av til bruk på veinettverket brukes gjerne til vedlikehold av allerede eksisterende nettverk. Konsekvenser av dette kan være store handikapp innen økonomisk og sosial utvikling fordi det er mangler innenfor hovedveiene. Ettersom det er mangler innen hovedveier og et dårlig nivå av vedlikehold fører dette til at

<sup>49</sup> Doing Business. 2010b.



garantien for tilstrekkelig operasjonelle kjøretøy og faste transportkostnader uteblir (IMF 2009). Det vil si at antallet kjøretøy som er disponible for frakt vil variere med forholdene på veiene. Selskap vil gjerne da velge å avstå fra frakt på ruter der slitasjen på infrastrukturen gjerne har vært så stor at kapitalslitet på kjøretøyene vil bli for store eller at det vil være problemer med fremkommelighet. I slike tilfeller vil også kostnadene på frakten av varer variere ettersom fraktselskaper må sette priser i forhold til blant annet kapitalslit og prisen vil også variere med hvor lang tid det tar å komme seg fra A til B.

Telekommunikasjon i Burundi er veldig dårlig og dette med særlig tanke på forhold til mobiltelefoni som her er både upålitelig og dyrt. Verden er i dag avhengig av telekommunikasjon, men Burundi har ikke vært flink nok til å følge opp. Burundis utviklingsstrategi innenfor telekommunikasjon er blitt bedre med årene grunnet felles regler innen handel, der innenlandsk og internasjonal telekommunikasjon er en viktig faktor. Innenfor denne sektoren er det viktig med utvikling, og privatisering kan her være nøkkelen (Integrated Framework, Burundi 2003).

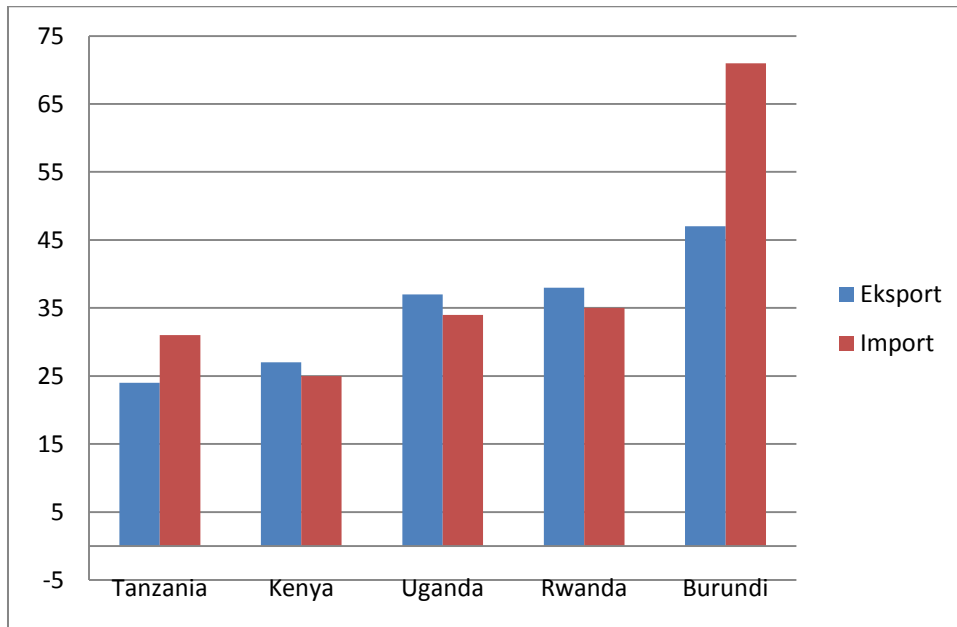
Sentral-korridoren er til tross for sin dårlige infrastruktur blitt Burundi's mest brukte strekning når det gjelder frakt. Grunnene til at denne korridoren blir valgt framfor Nord-korridoren kan være flere. Etter stengningen av grensen mellom Uganda og Rwanda, ble mesteparten av transporten rettet mot Sentral-korridoren, noe som skapte sterkere/flere bånd til Sentral-korridoren og Dar es Salaam. En annen grunn kan være de direkte transportkostnadene som er lavere i Sentral-korridoren enn Nord-korridoren. I forhold til kostnader er også flere grensekrysninger i Nord-korridoren en relevant faktor. Lavere direkte kostnader kan med første øyekast virke som et veldig godt argument, men slik det senere kommer frem i kapittel 5.4 medfører bruken av Sentral-korridoren høye indirekte kostnader forbundet med tid.

### **5.4 Kostnader forbundet med tid**

Kapittel 3. tar opp tidsaspektet og hvordan dette virker inn på handel og kostnader. I Burundi's tilfelle er landet sterkt rammet slik vi kan se i figur 13. som tar utgangspunkt i tall fra Doing Business databasen. Her tas det utgangspunkt i lands gjennomsnitt når det gjelder frakt i antall dager. Ettersom mesteparten av frakten til og fra Burundi går igjennom Dar es Salaam, kan vi se at denne strekningen krever store ofre i forhold til tid når vi sammenligner med landene som for det meste benytter seg av Nord-korridoren. Forskjellene er for eksempel

store mellom de omtrent like store avstandsberørte landene Burundi og Rwanda der landene opererer med to helt forskjellige tidsaspekter.

**Figur 13. Antall dager det tar å eksportere og importere en 20ft konteiner (TEU)**



*Kilde: World Bank og IFC (2010c,d,e,f,g). Her blir det tatt utgangspunkt i en konteiner på 20 fot, vekt: 10 tonn og verdi: 20 000US\$<sup>50</sup>.*

Vi ser av figur 13. at eksport og særlig import tar veldig lang tid og i forhold til sine naboland og transittpartnere bruker Burundi mye lenger tid. Når det gjelder import tar oppbevaring og behandling i havnene 12 dager mer og innenlands transport 11 dager mer enn de tilsvarende prosessene når de gjelder eksport i følge World Bank og IFC (2010g). Som nevnt i kapittel 3 står dårlige prosedyrer for halvparten av forsinkelsene. Når det gjelder Sentral-korridoren er altså dette en stor barriere i tillegg til dårlig infrastruktur.

Når det gjelder handelspartnerne til Burundi er tidsperspektivet også en viktig faktor. Hvor lang tid det tar og hvor stor tidsuregelmessigheten har konsekvenser for hvilke handelspartnerne Burundi ender opp med. Dette er nevnt i kapittel 3.3 der Hummels (2001) har estimert at for hver dag som går innen transport, reduseres sannsynligheten med 1 prosent for at land skal eksportere til USA. Når vi ser på handelspartnerne til Burundi i tabellen under, kan dette stemme. Her ser vi at USA står for 1.6 prosent av total eksport. De ligger altså

<sup>50</sup> Doing Business. 2010b.

nederst på listen av viktige handelspartnere og markeder som ligger nærmere, som EU, spiller en større rolle.

**Tabell 5. Andel av hovedhandelspartnere til Burundi i prosent, 2003**

Land	Eksport	Import
Burundi	Sveits – 32.0; EU – 28.5; Rwanda – 5.7; Uganda – 2.0; USA – 1.6	EU – 31.6; Kenya – 14.4; Tanzania – 11.7; Uganda – 5.9; Zambia – 5.2; India – 4.4; Japan – 4.3; China 4.2

*Kilde: UNCTAD, 2005. Sekundærkilde: IMF Direction of Trade Statistics (DOTS), 2004*

### 5.4.2 Infrastruktur

Infrastruktur i Burundi spiller en stor rolle når det kommer til forsinkelser. Innenfor tollvesenet er dårlige prosedyrer og ineffektivitet et stort tidsmessig problem, men dette er også grunnet infrastruktur der mye av informasjonsdelingen enda lever i fortiden uten nødvendig tilgang på PC-er<sup>51</sup>. Andre problemer er dårlig utstyr ved tollstasjonene og dårlig trent bemanning innenfor tollvesenet. Dette er områder som er viktige å forbedre. Her er det altså også viktig med enklere tollprosedyrer og bedre overvåkningssystemer. Når det er snakk om forholdene langs Sentral-korridoren, har mange av veistrekningene blitt forbedret og veisystemet i Burundi er generelt bra. Likevel er det store mangler langs korridoren. Som et LUK er Burundi sterkt avhengig av Tanzania for å kunne nå sin viktigste havn i Dar es Salaam, men her kan store problemer oppstå. Veistrekningene er ofte ødelagt av mye regn, det samme gjelder broer og reparasjonsarbeid i Tanzania som ofte tar lang tid. I tillegg til problemer som oppstår i forhold til vei er også jernbanen i denne korridoren berørt av været og jernbanelinjene er ofte oversvømt. Andre aktuelle problemer er dårlige jernbanelinjer, mangel på togvogner, dårlig service og forstoppelser på endestasjoner.

Havnene Burundi må forholde seg til i nabolandene er havnene i Mombasa, Kigoma og Dar es Salaam. Havnene er plaget av forsinkelser grunnet lasting/avlastning, dårlig utstyr og som nevnt tollprosedyrer.

<sup>51</sup> Dette gjelder blant annet banker, tollvesen, havner og flyplasser.

En del av Sentral-korridoren har Lake Tanganyika<sup>52</sup> som mål for å binde sammen Burundi og Tanzania ved hjelp av havnene i Kigoma og Bujumbura<sup>53</sup>. Havnefasilitetene i hovedstaden Bujumbura er veldig dårlige og i tillegg er det mange dokumenteringskrav og et havnepoliti som forårsaker mange forsinkelser (Integrated Framework, Burundi 2003).

**Boks 4**

**Lake Tanganyika**

Selv om Burundi er et LUK så har landet tilgang til innsjøen "Lake Tanganyika". Dette er verdens lengste innsjø. Den er den ant største innsjøen i Afrika og ant dypeste innsjøen i verden. Innsjøen byr på flere resurser der fiske, blant annet av "Tanganyika sardinen" er viktig for lokaløkonomier (ILEC).

Innsjøen grenser til landene D.R. Kongo, Burundi, Tanzania og Zambia der passasjer og varetransport også er en utbredt faktor der innsjøen står for en strekning i Sentral-korridoren . Her linkes Burundi og Tanzania med havnene langs innsjøen i hovedstaden til Burundi, Bujumbura og Tanzanias havneby i Lake Tanganyika, Kigoma. Fra Kigoma går det jernbane til Tanzanias kyst, til Dar es Salaam. Kart over innsjøen og vei/jernbanenettverk finnes i Appendiks C.

Når det gjelder flytrafikkinfrastruktur, er Burundis internasjonale flyplass i Bujumbura i bra stand og har god kapasitet, men i følge Integrated Framework, Burundi (2003) er det allikevel mangler som for eksempel ineffektivitet innen kommunikasjon. Det er lite flytrafikk mellom Burundi og deres viktige internasjonale markeder. Dette gjør det vanskelig for produsenter å produsere varer som er avhengig av slik transport. Denne situasjonen har gjort at begge parter beskylder hverandre. Produsentene ikke vil produsere fordi det ikke er noen flyruter og flytransportørene vil ikke legge om flytransporten på grunn av at det ikke er noen produksjon å transportere (ibid).

Hvis det blir foretatt bedringer innen områder som for eksempel infrastruktur og effektivitet, kan vi med hjelp av estimatene fra Djankov, Freund og Pham (2006) danne oss et bilde av konsekvensene av mindre forsinkelser. I følge deres estimer reduserer forsinkelser på en dag handel med mer enn 1 prosent. Når vi da tar utgangspunkt i havnebyen Dar es Salaam som ligger 1200 km fra Burundi med en eksporttid på 47 dager, kan dette gi oss et godt bilde på

---

<sup>52</sup> Boks 4.

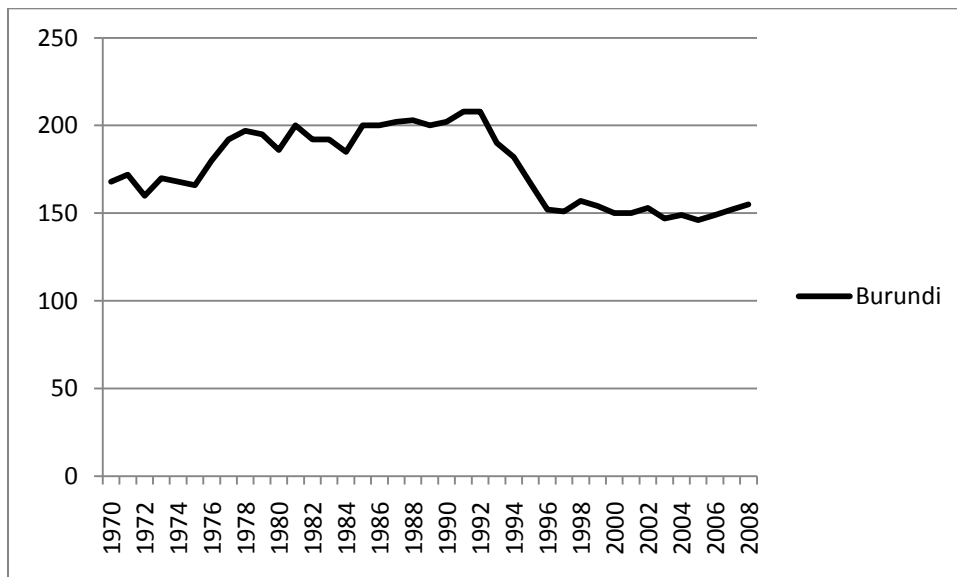
<sup>53</sup> Appendiks C.

hvor stor rolle tid spiller. Hvis Burundi klarer å kutte antall dager transporten tar med 50 prosent, vil dette ha store konsekvenser. Hvis dette stemmer vil Burundi få en økning i eksport på 23.5 prosent. Ettersom Djankov, Freund og Pham (2006) også estimerer at forsinkelser på en dag tilsvarer en distanse fra den potensielle handelspartneren på 85 km, vil dette tilsvare at Burundi kommer 1997.5 km nærmere det gjeldende markedet.

### 5.5 Økonomisk vekst og tilgang til internasjonale markeder

I følge figur 14. der BNP pr capita fra år til år fra 1970-2008 er gitt, ser vi at den økonomiske veksten i perioder har vært negativ og BNP per capita i 2008 er lavere enn det var i 1970.

**Figur 14. BNP per capita i Burundi i perioden 1970 - 2008 (US\$)**



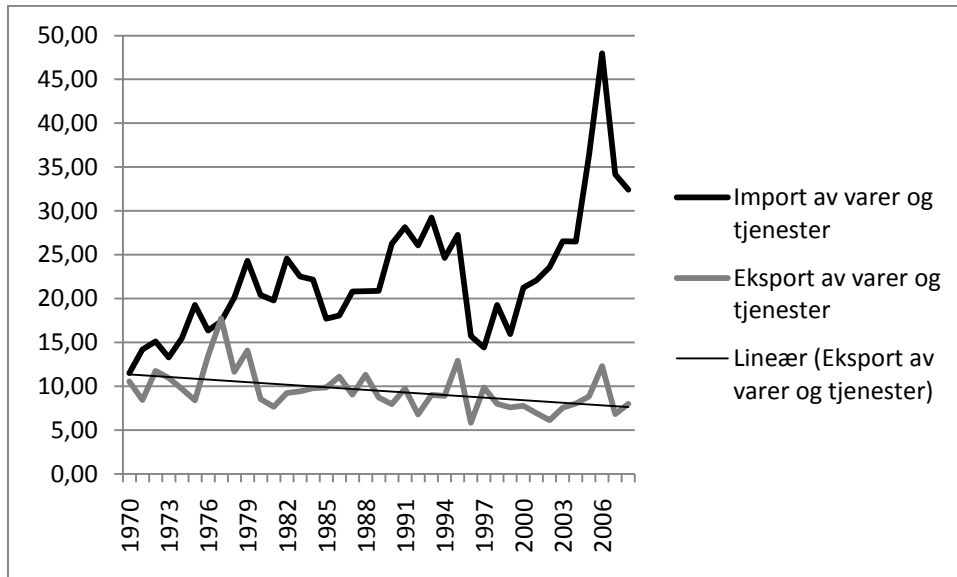
Kilde: *Handbook of statistics online 2009*. NB: US\$ med faste priser og valutakurser (1990).

Når det gjelder økonomisk vekst spiller tilgangen til markeder en stor rolle. Tilgangen til andre markeder støtter spesialisering og handel med lavere kostnader. I Burundi og i flere andre afrikanske land har myndighetene ønsket å ha kontroll over politikk, økonomi og innbyggernes sosiale liv. Dette har resultert i at markeder er blitt politiske institusjoner, noe som har ført til lavere effektivitet og utvikling (Nkurunziza og Ngaruko 2002).

Grunner til den dårlige økonomiske veksten ligger blant annet i at Burundi har hatt problemer i forhold til inflasjon, dårlig juridisk system og et dårlig finansmarked. Landet har en dårlig markedsinfrastruktur og lite informasjon i markedet, noe som har ført til en lav markedsintegrasjon (ibid). Dette kan blant annet ses igjen i figur 15. Siden 1970-årene har

ikke Burundi opplevd særlig mye positiv vekst innen eksport. Ved hjelp av trendlinjen kan en se at eksport som prosent av BNP i flere perioder har opplevd mye negativ vekst og landets handelsbalanse, som det kan observeres i figuren, har vært negativ siden 70-tallet.

**Figur 15. Import og eksport i % av Burundi's BNP**



Kilde: *Handbook of statistics online 2009.*

Situasjonen er i bedring og Burundi har opprettet noen reformer for å øke vekst. Det kan vises til reformer som omhandler kvalitetsforbedringer<sup>54</sup>, høyere priser for produsenter og åpning av markeder der økningen av konkurranse er viktig (IMF 2009) og i perioden 2000-2007 har Burundi hatt en gjennomsnittlig vekst på 2,75 %<sup>55</sup>. Med liberalisering og ved hjelp av reformer kan Burundi altså forbedre sin ressursallokering.

Internasjonal integrasjon er viktig og organisasjoner som WTO, United Nations Organization, the World Bank Group og IMF spiller hovedroller. I følge Integrated Framework, Burundi (2003) er regional integrasjon noe av det viktigste Burundi foretar seg politisk sett når det gjelder utvikling og fattigdomsreduksjon. I denne sammenhengen spiller landets medlemskap i COMESA en veldig stor rolle der Burundi har vært medlem siden 1994. I løpet av denne tiden Burundi har vært medlem har landet tatt del i flere reformer og Burundi har hatt stor fremgang med å liberalisere sitt handelsregime. Her kan reformer nevnes som for eksempel

<sup>54</sup> Her er vasket kaffe en av faktorene som det er begynt å bli lagt mer vekt på (Boks 5, kapittel 7).

<sup>55</sup> Handbook of statistics online 2009.

Free Trade Agreement (FTA) i 2004 og Common External Tariff (CET) i 2004 nevnes. Slike avtaler kan hjelpe Burundi til å svekke ulempene med deres geografiske posisjon og øke muligheten for stordriftsfordeler. Selv om slike reformer kan være avgjørende for Burundi, fører de med seg kortsiktige tap som for eksempel tap av skatt og tollinntekter når det er snakk om å åpne opp for friere handel<sup>56</sup>. Fordeler med integrasjonstiltak som for eksempel FTA, under COMESA, er for eksempel større konkurranseevne og dynamiske gevinster der stordriftsfordeler og promotering av industrialisering er nøkkelementer. Slike reformer gjør også Burundi mer lovende for investeringer utenfra.

Volumet på eksport og import er lite, men importvolumet er en god del større enn eksportvolumet slik vi kan se av figur 10. og 15. Som nevnt er dette et problem for Burundi ettersom forhandlingsposisjoner blir svekket og spesialiseringsmulighetene blir mindre på grunn av økte kostnader forbundet med transport. Blant annet blir importprisene presset opp på grunn av manglende tilbakefrakt. Det er viktig at kostnader forbundet med transport blir lavere og infrastruktur er en viktig faktor som må bedres.

### 5.6 Konklusjon

Burundi har et langt steg å gå til tross for forbedringer innen flere områder og har mye arbeid foran seg. Områder å ta tak i er mange. Eksempler kan være å bevare fred, opprette et bra statlig styre, bedre kvaliteten på sosiale tjenester som helse og utdanning, forbedre seg makroøkonomisk og promotere vekst.

Burundi mangler tilgang til havet. Dette er med på å kreere problemer som blant annet å skape store distanser fra internasjonale markeder, øke direkte og indirekte kostnader når det gjelder transport og avhengighet av transittland. Mangel på regional integrasjon er her et viktig tema der for eksempel eksport i forhold til BNP har ligget på omtrent samme nivå siden 70-tallet.

Burundi har altså lidd av konsekvensene av å være et LUK. Kapittel 5 viser at landets geografiske situasjon har vært med på å spille en rolle for deres utvikling. Her er det viktig at Burundi jobber videre og bedre for å styrke sin nåværende situasjon som LUK. Her gjelder det å ta tak i nevnte problemer og andre forhold som vil bli tatt opp i kapittel 7.

---

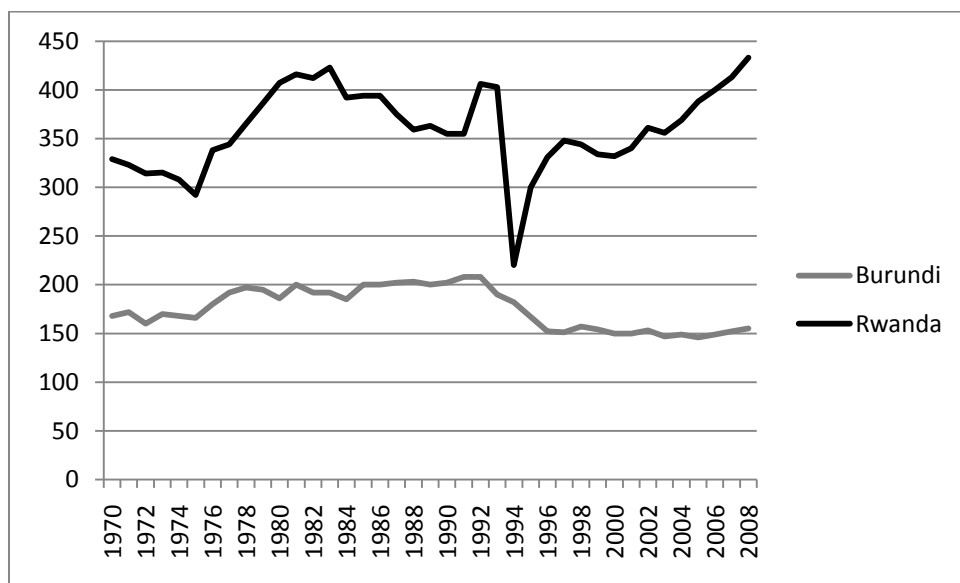
<sup>56</sup> Her kan det allikevel kompenseres med større inntekter rettet mot andre skatter som inntekt, profitt, kapitalutbytte, eiendom, konsum eller salg.

## Kapittel 6. Sammenligning og resultater fra casestudiet.

Rwanda og Burundi er to land i Øst-Afrika med store likheter både i areal og folketall<sup>57</sup>. I tillegg har landene mange av de samme utgangspunktene i forhold til ressurser. Begge landene sin hovedproduksjon og eksportprodukter består av primærvarer der kaffe er av stor betydning. Landene har også nokså like muligheter når det gjelder transport. Både Rwanda og Burundi er LUK som ligger som naboland med muligheter for å ta i bruk handelskorridorene Nord- og Sentral-korridoren. Begge landene har vært plaget av uroligheter både når det gjelder borgerkriger innad i landene og uroligheter som har utspilt seg i transittlandene.

Til tross for sine likestilte situasjoner har ikke Rwanda og Burundi kommet like godt ut. Begge landene er generelt i en dårlig økonomisk situasjon, men Rwanda har prestert bedre enn Burundi. Dette kan for eksempel observeres i deres økonomiske utvikling hvis vi bruker BNP per capita som mål slik som vist i figur 16.

**Figur 16. BNP per capita i US\$ fra 1970 til 2008**



Kilde: UNCTAD handbook of statistics online 2009. NB: BNP i US\$ med faste priser og valutakurser (1990)

<sup>57</sup> Burundi: Populasjon – 9511330, areal – 27830 km<sup>2</sup>. Rwanda: Populasjon - 10746311, areal 26338 km<sup>2</sup> (CIA 2010a).



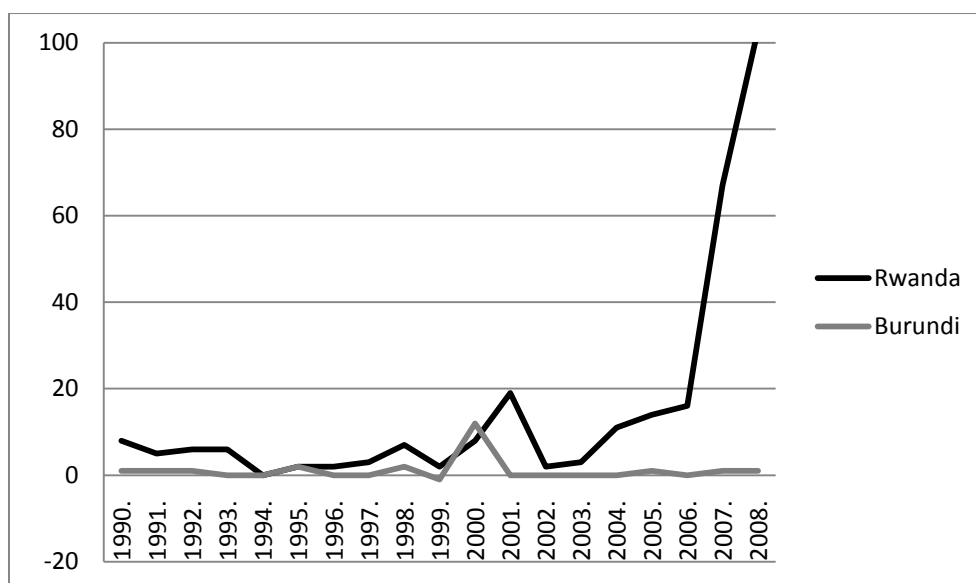
I forhold til årlig gjennomsnittlig vekst kan Handbook of statistics online (2009) også vise at Rwanda har hatt en hyppigere vekst enn Burundi. Rwanda har for eksempel opplevd en vekst i perioden 2000-2007 på 5,46% mens Burundi hadde en vekst på 2,75%.

Spørsmålet er om store deler av årsakene for Rwanda og Burundis dårlige situasjon er et resultat av å være LUK og på hvilke områder Rwanda har gjort en bedre jobb enn Burundi med å bedre sin situasjon som LUK. Spørsmålet er også om bedring på disse områdene er grunnen til Rwandas bedre situasjon.

Rwanda og Burundi har begge hatt en problematisk fortid når det gjelder uroligheter og dette har påvirket landene forskjellig. Siden landene mangler kystlinje har perioder med borgerkrig og uroligheter i transittland resultert i store problemer på flere områder. Her er det snakk om blant annet ødeleggelser av infrastruktur, stengning av grenser og handelsblokader. Rwanda har for eksempel lidd under store påskjenninger på grunn av folkemordet i 1994. I denne sammenheng ble også Uganda/Rwanda- grensen, som var transportmessig problematisk i forhold til transitttrafikk, stengt. Når det gjelder Burundi har landet hatt store problemer angående diskusjonen om å være LUK. Burundi har også måtte lide av konsekvensene grunnet stengning av grensen mellom Uganda og Rwanda. I disse periodene måtte det til og med brukes og spekuleres i andre handelsruter ettersom Sentral-korridoren led av store infrastrukturmangler. Som LUK har også Burundi vært offer for handelsblokader som resulterte i dramatisk konsekvenser etter at nabolandene gikk inn for dette i 1996.

## **6.2 Reformering og FDI**

Rwanda og Burundi har vært dårlige til å trekke til seg FDI. Dette er vist med en sammenligning av landenes oppnådde FDI i figur nr 17. En av grunnene er deres situasjon som LUK, men det er mange faktorer som spiller inn. Selv om landene presterer dårlig innenfor dette området har Rwanda hatt bedre suksess enn Burundi, noe som vi lett kan observere i figur nr 17. som tar for seg tidsperioden 1990 – 2008.

**Figur 17. FDI i Rwanda og Burundi i millioner US\$ i perioden 1990 - 2008**

Kilde: UNCTAD handbook of statistics online 2009. NB: FDI i US \$ med flytende priser.

I tillegg til et jevnt høyere nivå av FDI har Rwanda de siste årene vært flinkere enn Burundi når det gjelder innførsel av reformer og liberalisering av penge- og finansregimer<sup>58</sup>. I følge Doing Business (2010d), har Rwanda jevnt reformert innen lovverk og institusjonene sine siden 2001. I løpet av 2008 og 2009 lå Rwanda først av verdens topp 10 reformerende land med reformer innen 7 av 10 punkter World Bank og IFC/ Doing Business tar hensyn til. Dette er vist i tabellen under.

**Tabell 6. Topp 10reformerere i 2008/2009**

Economy	Starting a business	Dealing with construction permits	Employing workers	Registering property	Getting credit	Protecting investors	Paying taxes	Trading across borders	Enforcing contracts	Closing a business
Rwanda	✓		✓	✓	✓	✓		✓		✓
Kyrgyz Republic	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓		
Macedonia, FYR	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓			
Belarus	✓	✓	✓	✓			✓	✓		
United Arab Emirates	✓	✓						✓		
Moldova	✓			✓			✓			
Colombia	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓		✓
Tajikistan	✓	✓			✓	✓				✓
Egypt, Arab Rep.	✓	✓			✓				✓	
Liberia	✓	✓						✓		

Kilde: Doing Business. 2010d.

<sup>58</sup> Høyere nivåer av FDI gjerne som en konsekvens av bedringer i landet.

Konsekvenser av disse bedringene har gjort at Rwanda nå ligger på plass 67 i rangeringen til Doing Business mens Burundi ligger på plass 176 av 183 økonomier. Dette kan ses igjen i landenes resultater innen FDI fra 1990 frem til 2008 i figur nr 17.

Når så dramatiske bedringer kan skje på grunnlag av reformer kan det stilles spørsmålsteget om hvor viktig kystlinje er for vekst hvis vi skal forholde oss til Doing Business indikatorene. Her ser vi at institusjoner spiller en stor rolle og resultat som er nevnt tidligere av Freund og Rocha (2010) og Owen, Videras og Davis (2009) der institusjoner trumfer geografiske faktorer, som å være LUK, får noe medhold.

Selv om Rwanda har gjort det bra reformmessig og klart å forbedre rangeringen sin innenfor de fleste av de ti kategoriene, ligger Rwanda på plass 170 i kategorien "Trading across borders" i Doing Business 2010, til tross for reformer innenfor området, slik det kan observeres i tabell 6. Rwanda ligger på dette området noenlunde likt med Burundi der Burundi ligger på plass 175 av 183 økonomier. Her kan det argumenteres for konsekvensene av geografi der land uten kystlinje som Burundi og Rwanda også er avhengige av at deres transittland tar del i denne prosessen på lik linje. Her kan det settes spørsmålsteget med for eksempel resultatene til Owen, Videras og Lewis (2009), der institusjoner klart har mye å si. Men selv om alt hadde vært avhengig av institusjoner, hadde LUK vært avhengig av gode institusjoner i naboland også. Dette kan vise til en direkte effekt angående geografi der LUK's avhengighet er en stor ulempe. Dette kan ha en sammenheng med Rwandas dårlige resultater innen kategorien "Trading across borders" da transittland som Tanzania, Burundi eller Kenya i følge Doing Business (2010c) ikke har hatt noen reformer innenfor denne kategorien siden før 2004.

Når det gjelder bistand fikk Rwanda mye oppmerksomhet av det internasjonale bistandsmiljøet etter folkemordet i 1994. Frem til 2001 har Burundi ikke fått så stor oppmerksomhet som Rwanda og bistand tok også en dårlig vending for landet på bakgrunn av hendelsene i 1996 (Ndikumana 2001). Etter dette har Burundi's nivå av bistand økt med årene (Nganou et al 2008). Forskjellen mellom Rwanda og Burundi her er at nivået av bistand har til tider vært bedre for Rwanda og bruken av denne bistanden har også vært annerledes mellom landene. Her har Rwanda opp igjennom årene vært flinkere enn Burundi når det gjelder bruk av de økonomiske resursene. Rwanda har brukt mye resurser innen økonomisk og sosial rekonstruksjon – programmer mens Burundi ikke har vært på samme nivå som Rwanda på

grunn av mye pågående uroligheter og dårlig politikk der mer penger har forsvunnet i blant annet militære utgifter.

### **6.3 Transportkostnader**

Burundis og Rwandas direkte kostnader forbundet med transport er veldig høye. Kapittel 4 og 5 sammenligner disse tallene med landenes transittland. Her er det lett å se at Burundi og Rwanda står ovenfor store problemer med sin situasjon som LUK. Det som er interessant her er at Rwanda står foran høyere direkte kostnader forbundet med transport enn Burundi. Dette vises i figur 7. og 12. Grunnen er mest sannsynlig at landene har forskjellige hovedkorridorer. Fordi Doing Business 2010 tar utgangspunkt i gjennomsnittlige import og eksporttall, får vi et slikt bilde av de to landenes transportkostnader. Ut fra bare å se på de direkte kostnadene forbundet med transport, er det vanskelig å se poenget i Rwandas valg av transportrute. Ettersom flere forhold kommer til syne, som for eksempel kostnader forbundet med tid og infrastruktur, blir dette klarere.

At Burundi og Rwanda har store hindringer i forbindelse med sin geografiske posisjon, gjør det vanskeligere for dem å delta på internasjonale markeder. Her er det viktig å ta tak i problemene og som nevnt bedre infrastruktur internt og eksternt, og bygge jernbane for å kunne komme nærmere markeder og avle økonomisk vekst. Når det gjelder jernbane har det over lengre tid vært planlagt en jernbane som forbinder Rwanda og Burundi med Tanzania/Dar es Salaam. Kostnaden for dette prosjektet er estimert til å komme på 4 milliarder dollar og er avhengig av store bidrag fra landene selv og eksterne donorer. Denne strekningen kan ha store konsekvenser for både direkte og indirekte kostnader og vil forbedre deres posisjon som LUK kraftig. Det er estimert at det vil ha store konsekvenser for reduksjon i transportkostnader av importvarer. Transportkostnader står nå i følge TradeInvest Africa (2008a) for 40 prosent av totale kostnader, men med et slikt transporttilbud vil kostnadene falle og ende opp med å stå for 5 prosent.

### **6.4 Tid**

Som LUK sliter Rwanda og Burundi også med indirekte kostnader forbundet med tid. Dette kommer godt frem i figur 13. som tar utgangspunkt i antall dager forbundet med transporttid innen import og eksport. Her kan det observeres at jo lenger inn i kontinentet landene ligger, jo lengre tid tar transporten, noe som gjerne er opplagt. Likevel har Rwanda mye kortere transporttider enn Burundi. Dette kommer av deres valg av hovedhandelsrute. Hvis Burundi

hadde hatt sitt fokus på Nord-korridoren ville vi antagelig i stedet sett en liten jevn overgang slik vi observerer fra Uganda til Rwanda.

Hvis vi tar utgangspunkt i kategorien ”Trading across borders” i Doing Business 2010, ligger Rwanda og Burundi som nevnt på plass 170 og 175 av 183 økonomier. Denne kategorien tar utgangspunkt i transportkostnaden, tidsbruken og antall dokumenter rettet mot import og eksport. Tabellen under inneholder Burundi og Rwandas resultater.

<b>Tabell 7. Handel over landegrenser</b>		
Indikator	Rwanda	Burundi
Dokumenter for eksport	9	9
Dokumenter for import	9	10
Tid for å eksportere (dager)	38	47
Tid for å Importere (dager)	35	71
Kostnad av eksport (US\$ per konteiner)	3275	2747
Kostnad av import (US\$ per konteiner)	5070	4285
<i>Kilde: Doing Business 2010a</i>		

Som vi ser, er forskjellene slik at Burundi har ett ekstra dokument innenfor import. Ellers har Burundi lavere kostnader på import og eksport, mens Rwanda har færre problemer knyttet til lang transporttid. Ettersom Rwanda ligger fem plasser foran Burundi innenfor denne kategorien og samtidig har større kostnader forbundet med transport, kan dette gi oss innsikt i hvor stor rolle tid spiller.

Hvis vi sammenligner Rwanda og Burundi, kan det nå være interessant å gå tilbake til resultatene til Djankov, Freund og Pham (2006) og finne ut hvor mye Burundi ville tjent på å komme seg opp på Rwanda sitt nivå når det gjelder tid innen transport.

Konsekvensene av å kunne kutte antall dager i frakt i Sentral-korridoren i forhold til Burundi sin situasjon er allerede tatt opp. Vi vil nå se på hva konsekvensene ville vært for Burundi hvis de hadde byttet transportkorridor og kunne drevet eksport, i forhold til tid, på lik linje med Rwanda. Estimaten til Djankov, Freund og Pham (2006) er som sagt at forsinkelser på en dag reduserer handel med mer enn 1 prosent. Ettersom Rwanda har en eksporttid på 38

dager ved benyttelse av Nord-korridoren og Burundi har en eksporttid på 47 dager ved benyttelse av Sentral-korridoren vil dette si at Burundi ville fått en økning i eksport på ca. 9 prosent<sup>59</sup>.

Når det gjelder distanse ligger Dar es Salaam og Mombasa som sagt 1200 km og 2050 km vekke fra Bujumbura. Hvis Burundi skifter sin hovedrute fra Sentral-korridoren til Nord-korridoren, vil det altså være snakk om større avstander. Ut i fra Djankov, Freund og Pham (2006) sine estimater, der forsinkelser på en dag tilsvarer 85 km, vil dette si at Burundi kommer 765 km nærmere sitt gjeldende marked. Ut i fra det som kommer frem her er det ikke sikkert at Burundi vil tjene veldig mye mer når det gjelder eksport ved å gjøre som Rwanda å bruke Nord-korridoren til sin hovedhandelsrute, men når import blir tatt med i problematiseringen vil en eventuell etterligning av Rwandas handelsruter virke mer lukrativt. Rwanda står altså frem med en gjennomsnittlig importtid på 35 dager og Burundi med 71 dager. Hvis Burundi hadde benyttet seg av Nord-korridoren i større grad og matchet tiden til Rwanda, hadde Burundi hatt store økonomiske fordeler. Disse tilsvarer å komme 3060 km nærmere sine gjeldende markeder.

Deres situasjon som LUK er avhengig av bedre infrastruktur i handelskorridorer. Satsing innen andre områder der landene kan inneha komparative fortrinn er også en viktig faktor der en parallell satsing på flytrafikk kan være en veldig stor fordel for å kunne begrense sine handikap forbundet med tid.

### 6.5 Konklusjon

Landenes geografiske plassering og deres rangering innen "Trading across borders" avspeiler problemet knyttet til å være LUK og avstand fra internasjonale markeder. Ut i fra resultater her ser det ut til at deres situasjon som land uten kystlinje forsterker deres dårlige posisjon som utviklingsland, men kan ikke alene forklare den.

Til tross for et veldig likt utgangspunkt har Rwanda gjort det bedre enn Burundi. Her kan det blant annet nevnes rangering i HDI, Doing Business, og større utvikling der for eksempel BNP per capita og nivåer på eksport og import som sier noe om landenes internasjonale integrering.

---

<sup>59</sup> Her er det ikke tatt hensyn til økning i kostnader ved bytte av korridorer ettersom frakt langs sentralkorridoren er billigere.

Det er viktig å ikke glemme at Burundi og Rwanda er noen av verdens fattigste land og viktigheten med å bedre deres situasjon er stor. I denne oppgaven blir det fokusert på problemene knyttet til å være LUK. Når Rwanda blir satt opp mot Burundi, kan det observeres at kanskje noen av grunnene til at Rwanda har kommet bedre ut kan tyde på deres bedre tilpassning som land uten kystlinje som for eksempel forskjellen innen deres transportruter og internasjonal integrasjon. Kapittel 7. går videre inn på dette og handler om hva LUK kan gjøre for å bedre sin situasjon.

### **Del 3.**

#### **Kapittel 7. Hvordan forbedre seg?**

Land som ikke har tilgang til en kystlinje har et dårligere utgangspunkt enn andre og situasjonen leder til flere problemer som nevnt i tidligere kapitler. Når dette er sagt, kan LUK ikke legge all skylden på sin geografiske plassering i og med at geografisk plassering ikke er roten til alle økonomiske, sosiale og politiske utviklingsproblemer et land står ovenfor. De har heller ikke mulighet til å kunne forsvare eventuelle dårlige eller saktegående reformer på bakgrunn av sitt gitte utgangspunkt.

Det er flere eksempler på land som har klart seg bra og hatt suksess til tross for at de er LUK (World Bank 2004). Europa er et godt eksempel. Der har flere land klart å overvinne sine geografiske handikap og blitt like suksessfulle som sine maritime naboer. Et godt eksempel i europeisk sammenheng er Sveits. I lys av dette kan vi se at muligheter også skal være åpne for at utviklingsland uten kystlinje kan vinne frem og forbedre seg (UNCTAD 2003a). Selv om dette skal være mulig er ikke konsekvensene av å være et LUK i Europa det samme som å være et LUK i Afrika, Sentral-Asia eller Sør-Amerika (World Bank 2004). Likevel kan en peke på eksempler der land har klart seg bedre enn andre. Et eksempel er Botswana.

Situasjonen LUK er i henger sammen med en stor og komplisert mengde problemer og av den grunn kan ikke disse bli håndtert som ett isolert problem. Store deler av problemene LUK står ovenfor kan bli løst på lang sikt ved hjelp av flere måter som ofte er forskjellige fra land til land eller region til region (World Bank 2004).

På 1990-tallet ble det observert tydelig økende signaler på at LUK sto ovenfor flere og større problemer enn andre for å oppnå en respektiv grad av utvikling. Millenniums utviklingsmålene (MDG)<sup>60</sup> fra september 2000 inkluderer engasjement fra medlemmene i FN om å ta hensyn til LUK sine behov. I sammenheng med dette ble det holdt et minstermøte som skulle ta tak i problemene LUK sto ovenfor. Denne konferansen ble holdt i Almaty, Kasakhstan i 2003. Et resultat av konferansen ble en plan kalt: ” The Almaty Programme of Action (APoA)” (World Bank og UN-OHRLLS 2008).

---

<sup>60</sup> Millennium Development Goals (MDG) .



I dette kapittelet blir det presentert løsninger for hvordan LUK kan bedre seg og vinne frem. Først blir løsningene som det er blitt fokusert på i APoA tatt opp som et godt eksempel på internasjonale intensjoner. Etter det følger hovedpunktene der fokuset ligger på økt grad av handel, utvikling av infrastruktur og transittsystem, politikk og viktigheten av organisasjoner og et internasjonalt samarbeid.

## **7.2 The Almaty Programme of Action**

APoA fremhever at effektive transportsystemer er mulig hvis det oppstår et solid samarbeid mellom ULUK, transittland og deres utviklingspartnere på et nasjonalt, regionalt, subregionalt og globalt nivå. I tillegg til dette er også samarbeid og partnerskap mellom private og offentlige sektorer en viktig faktor. På bakgrunn av dette dannes APoA sine hovedmål (Chowdhury og Erdenebileg 2006) der APoA tar opp åtte punkter:

- Sikre tilgang til og fra sjøen med alle typer transport.
- Redusere kostnader og forbedre tjenestene for å øke konkurranseevnen til eksport.
- Redusere leveringskostnader forbundet med import.
- Fokuserer på problemene forbundet med forsinkelser og usikkerhet i handelsrutene.
- Utvikle tilstrekkelig nasjonale nettverk.
- Redusere tap, skader og forverring av infrastruktur ved bruk.
- Åpne veien for eksportutvidelse.
- Forbedre sikkerheten med tanke på veitransportsikkerheten til folk langs handelskorridorene (GFP 2005).

For å oppnå disse målene forklarer APoA hvordan, ved hjelp av fem prioriterte områder:

1. Forbedringer forbundet med politikk – Her gjelder forbedringer innen toll byråkrati og avgifter for å kutte kostnader og tid forbundet med eksport.
2. Forbedringer av vei, jernbane, fly og rørledning infrastruktur - Her er målet å sette i gang prosjekter som er linket opp til lokale transportformer, dette på bakgrunn av hvilket transportmiddel som er det vanligste varierer fra sted til sted.
3. Teknisk og finansiell internasjonal assistanse – Under dette punktet understrekes viktighetsgraden av donorland som kan låne og gi teknologi og penger til LUK og transittland, til infrastruktur og politiske forbedringer.
4. Internasjonale handelstiltak – Her handler det om å gi varer fra LUK spesialbehandling slik at de blir mer konkurransedyktige.

5. Overvåkning og oppfølging av avtaler – Her kan målbare data som tid og kostnader bli brukt for overvåkning.

Selv om alle punktene er viktige, kan vekten som blir lagt på punktene forandre seg over tid og gjennomføringen av APoA kommer til å bevege seg over et stort tidsrom. Men til tross for dette blir beslutningstakere og donere oppmuntret på grunn av en fremlagt strategisk plan som myndigheter og den private sektoren kan gå etter for å kunne oppnå fremgang (GFP 2005).

Når det gjelder de 5 prioriterte områdene i forhold til Rwanda og Burundi, observeres det at dette er områder landene har store behov for bedre tiltak, der for eksempel punkt 2 har gått igjen i oppgaven. Og med sammenligningen av landene der for eksempel tiltakene til Rwanda har vært mer omfattende enn Burundis i forhold til punkt 1 kan konsekvenser av bedringene på disse områdene vise til hvorfor dette er en prioritet.

APoA er et godt eksempel på offentlige og internasjonale erklæringer om intensjoner. Selv om slike mål er viktige, betyr det ikke at de vil bli hundre prosent gjennomført og eventuelle mål og tidsfrister i slike erklæringer er ofte litt ambisiøse. Selv om det ligger noe sant i dette er det ingen tvil om at slike mål og tiltak fra internasjonale miljøer hjelper og dette på flere områder. Å ta tak i slike problemer kan hjelpe land i denne situasjonen veldig mye og slik som det kommer frem i GFP (2005) kan slike tiltak oppmuntre til mer støtte fra det internasjonale miljø og gjøre det lettere for mulige donere å engasjere seg i problemene. Når det er snakk om internasjonale inngrep kan det også nevnes fire hovedkonvensjoner som tar opp problemer forbundet med transitt i forbindelse med LUK. Dette er Convention and Statute on Freedom of Transit (Barcelona Convention), GATT, New York Convention og som nevnt UN Convention on the Law of the Sea<sup>61</sup> (Chowdhury og Erdenbileg 2006).

I forhold til hva som har fulgt i kjølvannet til APoA har Verdensbanken publisert en rapport om deres bidrag for en gjennomføring av denne erklæringen. Her nevnes det store forbedringer innen lån, assistanse i form av blant annet rådgivning og kapital til korridorprosjekter, reformer innen tollvesen, transport, prosjekter innen jernbane og oppbygning innen infrastruktur. Dette har igjen hatt positive virkninger innen økning i eksport og inntekt per capita (World Bank 2008).

---

<sup>61</sup> Appendiks B.

### 7.3 Utvikling av infrastruktur og transittsystem

Å ha et godt transportsystem er en forutsetning for flere ting hvorav handel og FDI står høyt på listen. Problemer som oppstår her er at for å kunne tilby en bra infrastruktur kreves det betydelige investeringer. Når det for eksempel gjelder utviklingsland kreves det ofte utviklingsassistanse der hovedaktørene er regionale utviklingsbanker, Verdensbanken, EU og Japan (Chowdhury og Erdenebileg 2006).

For LUK og transittland står altså utvikling av infrastruktur høyt på agendaen. I tillegg til nyutbygning betyr dette også i stor grad vedlikehold, forbedring av kapasitet, styrking av ledelsessystemer<sup>62</sup> og riktig politikk rettet mot transport (World Bank 2004).

#### 7.3.2 Forbedring av infrastruktur og transporttilbud

Benyttelse av jernbane som transittløsning har avtatt mye over hele verden og jernbanen har mistet mye av sin frakt til veitransport. Grunnene til dette er flere; fysisk dårlige jernbaner<sup>63</sup>, dårlig drift og dårlig regulering. For å vinne tilbake må det altså tas tak i disse problemene. På 1980-tallet begynte veitransport å utkonkurrere jernbanetransport på grunn av teknologiske fremskritt. Ulempen er at utviklingen av veitransport har vært ujevn og favoriserer urbane områder og nedprioritert rurale områder. Siden det er nettopp i disse områdene mat og jordbruksprodukter blir produsert og eksportert, er resultatet høye innenlandske og internasjonale transportkostnader (UNCTAD 2003a). Veiene er ofte dårlige og slitasje forekommer hurtig på grunn av overlasting, hyppig bruk og annen naturlig slitasje som for eksempel monsun og naturkatastrofer. Det er også stor mangel på kommunikasjon mellom LUK og transittland der viktigheten av et samarbeid med tanke på utvikling og forbedringer spiller en stor rolle. Det er med andre ord nødvendig med avtaler på tvers av landegrensene.

Det er viktig at den offentlige sektoren går inn og danner reformer som skaper en god og stabil struktur i forhold til veiplanlegging og tar tak i andre forbedringspotensialer innen infrastruktur som for eksempel forbedringer av fasiliteter i forbindelse med grenseovergang og utstyr for å håndheve varetransports vektreglement. Et annet punkt å ta tak i er internasjonale tolltransittsystemer da disse må bli styrket. Det er også viktig å få harmonisert trafikkforskrifter og harmonisere transittgebyrer og lisensprosedyrer<sup>64</sup> for transportsektoren.

---

<sup>62</sup> Her er kan det legges stor vekt på informasjonsteknologi.

<sup>63</sup> Dårlig vedlikehold er her et nøkkelord.

<sup>64</sup> Forsikringsmessige årsaker.

En tredje transportmulighet er vannveier gjennom landene. I likhet med jernbane har slik transport avtatt mye. For å løse dette problemet og gjenopprette vanntransport som et bra og konkurransedyktig alternativ, er det nødvendig med blant annet fri navigasjon, lik behandling, fri transitt og gjensidighet, regler for skipseiere, tilrettelegging av transport og handel og enklere tollprosedyrer (UNCTAD 2003a). Dette kan være litt viktigere for Burundi enn for Rwanda da Burundi har direkte tilgang til innsjøen "Lake Tanganyika".

#### **7.3.2.2 Fasiliteter og behandling i havner**

I kapittel 3.2 blir forsinkelsene som kan oppstå i havner og problemene LUK har som et resultat av dette tatt opp. For å løse disse problemene er det nødvendig å fornye dokumentasjonsrutiner og gjerne ta i bruk elektroniske alternativ. Det er også viktig med kommunikasjon og samarbeid mellom forskjellige parter i havnene. God informasjon om skip og størrelse på last vil ha stor betydning for planleggingen av toll og transportordninger og fjerning av transportbegrensninger vil ha store positive virkninger. Dette er faktorer som i Burundi og Rwandas tilfelle er svært viktig at deres viktigste havner i byene Mombasa og Dar es Salaam foretar seg.

#### **7.3.3 Forbedre transittfasiliteter og støttetjenester**

Det er viktig å forbedre grensefasiliteter og begynne å ta i bruk fellesfasiliteter for landene det er snakk om. Det er også en nødvendighet å kunne stå for elektrisitet og telekommunikasjonsfasiliteter. I tillegg til dette er det mye å hente på å effektivisere og koordinere de forskjellige grensekontrollgrenene som immigrasjonspoliti og toll. Dette gjelder også de som opererer innenfor den private sektoren som mellommenn og transportører.

Utviklingen av LUK's infrastruktur krever store summer og dette kommer for det meste fra utlandet der det også er snakk om forskjellige bistandsorganisasjoner. Det er begrenset med finansielle ressurser, de er gjerne tidsbundet og på lang sikt ikke holdbare når det gjelder skikkelig infrastrukturutvikling. Hvor avgjørende det er å erstatte eller å øke de eksisterende finansielle resursene for utvikling av infrastruktur og vedlikeholdsarbeid, er derfor viktig å presisere. Det finnes løsninger som skatter og avgifter på for eksempel kjøretøy og vei, men ofte finner slike inntekter en retning vekk fra utvikling og vedlikeholdsarbeid. I tillegg betyr slike skatter og avgifter høyere transportkostnader noe som gjerne strider i mot integrasjon. (World Bank 2004).

#### **7.4 Øke grad av handel**

Internasjonalt er det satt i verk store prosesser for å møte problemene LUK står ovenfor gjennom handelstilrettelegging. Handelstilrettelegging er definert av Chowdhury og Erdenebileg (2006) som:

“ The harmonization, simplification and automation of procedures for importers, exporters and customs through the systematic rationalization of controls and documentation for international traders and administrative agencies in order to facilitate the international transaction process”. (Chowdhury og Erdenebileg 2006,149)

Når det er snakk om handelstilrettelegging fokuseres det gjerne på bekjempelsen av handelshindringer. Under dette går metoder som effektivisering av grenser og tollprosedyrer, innføre faste transportregelverk mellom land og sørge for sikker og lett overvåkelig regulering (Chowdhury og Erdenebileg 2006).

For å fremme handel i LUK er det viktig å fokusere på kostnadsreduksjon. Det er her snakk om alle ekstrakostnadene innenfor felt som før er nevnt; shipping, håndtering av varer, transitt og toll. Problemer og pengesluk innen disse områdene er dårlige tollprosedyrer, dårlig koordinerte kontrollører, høye avgifter, lite kapasitet, dårlig infrastruktur og dårlig pakke- og lasteteknologi. Kostnadene forbundet med disse nevnte faktorene er for det meste kontrollert av myndighetene i de forskjellige LUK og krever individuelle tiltak. Et annet område som er viktig i kampen for å minske kostnader, er tiltak mot korrupsjon og svindel noe som også bidrar til stabilitet og sikkerhet.

Kostnadsreduksjoner innenfor frakt vil skje etter hvert som teknologien bedres og tiltakene ovenfor blir tatt i. Det er ikke bare de direkte kostnadene som blir redusert av nevnte tiltak, men mange av disse tiltakene vil bidra til å fjerne kostnader forbundet med tid. Etter hvert som effektivitet og nyere teknologi dukker opp, resulterer dette i en raskere og mer presis varefrakt (World Bank 2004).

### 7.4.2 Utvide regional handel

Lavere kostnader forbundet med transport hadde ikke bare hjulpet for handelen internasjonalt, men også for handel innad i det enkelte landet. Når transportkostnadene innad i landene minker, står også eventuelle LUK parat som mulige transittland når lave kostnader gjør det lukrativt å bruke nye handelsveier som går gjennom eventuelle LUK. Dette er tilfellet for ULUK som Zambia og Zimbabwe som har blitt viktige transittland som sørger for handelsruter mellom Øst-Afrika og Sør-Afrika. Dette skjer også i Sentral-Asia som er i ferd med å bli et viktig bindeledd mellom Europa og Asia. På dette grunnlaget vil det være insentiver og økt politisk vilje for å svekke transittbarrierer og med dette oppstår det flere fordeler. Fordelene oppstår fordi LUK ikke lenger bare benytter seg av transittfasiliteter, men også nå administrerer, noe som gir LUK et større overtak i andre transittforhandlinger (UNCTAD 2003a). Som LUK er Rwanda avhengig av transittland for å kunne utføre mesteparten av sin eksport og import, men i denne sammenhengen kan også Rwanda nyte godt av å fungere som transittland. Her er det et stort potensial og selv om Burundi og den østre delen av D.R. Kongo har transportfokus på Sentral-korridoren ligger Rwanda strategisk plassert for transitt via Nord-korridoren for disse to landene. Selv om denne ruten er lengre vil den være å foretrekke for spesifikke produkter, fordi auksjonshus har tilholdssted i Mombasa.

En alternativ løsning for LUK er større satsing på internasjonal flyfrakt. Å eksportere på denne måten har likevel til nå vært ganske begrenset selv om hovedproblemer som vi forbinder med LUK forsvinner på grunn av at problemer innen transitt opphører (World Bank og UN-OHRLS 2008). Selv om flyfrakt er forbundet med høye transportkostnader kan dette likevel lønne seg innenfor noen industrier. Et produkt med stor relevans i denne diskusjonen er blomster<sup>65</sup>. Det blir for eksempel eksportert blomster fra Colombia til USA. Et annet eksempel er eksport av blomster til EU fra Kenya og Tanzania. Selv om disse landene i eksemplene ikke er LUK, unnlater dette ikke å lage en liten tankevekker for mulighetene som flere av LUK har for å oppnå suksess innen dette området. For eksempel har Colombias industri på dette området nådd 1 milliard US\$ i året. Grunnen til at disse landene har komparative fordeler innenfor dette området er klimaforholdene som er perfekte året rundt og et veinettverk fra vekstområder til relevante flyplasser. I løpet av den siste tiden har flere land kastet seg på denne bølgen og LUK som er verdt å nevne her er Uganda, Etiopia og Zambia.

---

<sup>65</sup> Ferske blomster (fresh cut flowers).

Forholdene ligger til grunn for flere, og mulighetene til å skifte om en del av sin eksport står for døren til mange LUK (World Bank 2008).

Blomster er bare ett eksempel. Det er mange flere produkter LUK har en sjanse til å utvikle seg innenfor. Der land eksporterer lønnsomt ved hjelp av fly, kan vi nevne produkter som klær, middelsavansert teknologi, fersk fisk og annen sjømat<sup>66</sup>. Flyeksport avhenger altså mye av flinke entreprenører med evne til å se for seg alternative potensialer. Eksempler kan være klima eller lavkostnadproduksjonspotensial i forhold til etterspørsel og betalingsvillighet (ibid).

Når det gjelder flytransport og infrastruktur forbundet med dette har Rwanda prøvd å forbedre seg, men enda er det mye som kan gjøres innenfor dette området. Det gjelder å forbedre problemene nevnt ovenfor der for eksempel automatisering av klarering av last kan være en viktig faktor (Integrated Framework, Rwanda 2005). Å ta tak i problemer innenfor flytransport kan være veldig viktig siden Rwanda er et LUK og har store muligheter til å utvikle komparative fordeler innenfor områder der flytransport er vanlig. Problemene forbundet med å være LUK vil da svekkes. Her kan Rwanda satse sterkere på hagebruk (horticulture) fordi blomster er en sterk produksjonsartikkel for land med rette klimaforutsetninger året rundt og landet har billig arbeidskraft. Rwandas transittland har hatt stor suksess med blomsterproduksjon og forholdene ligger altså til rette for at Rwanda også kan gå i denne retningen. I tillegg er mulighetene for samarbeid innen flyfrakt med naboeksportører en vei å gå (World Bank 2008).

Selv om Rwanda har komparative fordeler innenfor dette området, vil det oppstå problemer innenfor utviklingen av sektoren. Disse problemene vil først og fremst være det rurale nettverket, dårlig tilgang på transport, lite finansiering, energi og dårlig organisering av rural sektor. Dette må bli bedre og politisk sett er det også nødvendig med et fokus innen investering, trening og sektorspesifikk infrastruktur som for eksempel kjølefasiliteter.

I tillegg er det slik at selv om det er store muligheter innen slik satsing vil det etter hvert som det kommer flere produsenter inn på disse områdene føre til økt konkurranse noe som igjen vil føre til at lønnsomheten kan bli mindre.

---

<sup>66</sup> Ferskvannsrelatert.

Når det gjelder Burundis og flytransport, kan det være store muligheter for å utvide hagebruk (horticulture) sektoren for frukt, grønnsaker og blomster. Innenfor slike områder har Burundi en komparativ fordel. Det var en liten satsing på disse områdene allerede på 80-tallet. I 1993 nådde Burundi 1076 tonn, men innsatsen har siden den gang minnet og i 2002 var eksporten nede i 35 tonn. Grunner til dette var blant annet utilstrekkelig infrastruktur som kjølefasiliteter og manglende flytrafikk til europeiske markeder (Integrated Framework, Burundi 2003).

### **7.4.3 Andre måter for å øke grad av handel**

På den teknologiske fronten er det veldig mye LUK, deres transittland og maritime naboer kan gjøre for å redusere transittid. Det kan opprettes fellesprosedyrer som gjør tollsystemene mer harmoniserte, felles aksepterte dokumenter når det gjelder kjøretøysregistrering, forsikringer og internasjonale førerbevis. Bruken av elektroniske midler innenfor kommunikasjon har også store fordeler når det er snakk om deling og bearbeidning av informasjon i forskjellige sammenhenger i LUK og deres transittland. For å forbedre effektivitet og nøyaktigheten av behandling av transportdokumenter, vil ofte overgang til elektroniske alternativer være et kostnadsreduserende tiltak (World Bank og UN-OHRLS 2008).

En stor fordel for LUK er involvering av den private sektoren på områder som for eksempel utvikling av infrastruktur, finansoperasjoner eller drift av bedriftsoperasjoner. Et sunt samkjør mellom det private og offentlige vil være en stor fordel for å definere markeder og oppmuntre til å finne flere gode og holdbare løsninger og i tillegg hjelpe til å danne reformer.

Ofte er den private sektoren en bedre løsning i stedet for statlig eide bedrifter. Statlig samarbeid med den private sektoren byr også på flere fordeler som for eksempel privat finansiering av prosjekter og avtaler som inngås som også myndighetene kan nyte godt av. Den private og den offentlige sektor har hver sine hovedroller å spille og hvis de spiller på lag er dette en stor fordel (World Bank 2004).

Spesialisering og mulighetene innen komparative fordeler går igjen i oppgaven. Her nevnes utvikling innen for eksempel sektorer som ikke er avhengig av lave transportkostnader i forbindelse med frakt over land og vann. Eksempel er IKT og produksjon rettet mot flyfrakt. Her kan det også nevnes kvalitetsforbedring/luksusprodukter der tiltak i allerede velutviklede sektorer kan være en mulighet. Innenfor dette området kan Rwanda og Burundi nevnes.



Ettersom Rwanda er en stor produsent av kaffe er kvalitetsforbedring av denne varen en lukrativ mulighet. Her er mulighetene for ”vasket” kaffe<sup>67</sup> en omtalt faktor (Diop, Brenton og Asarkaya 2005).

#### **Boks 5**

##### **Vasket kaffe**

Vasket kaffe er en kaffe med høyere kvalitet som skapes under produksjonen. At kaffen er vasket, kan øke prisen med det dobbelte av vanlig kaffe. Innen slik produksjon er et bra veinettverk i rurale områder viktig ettersom kaffen må bli vasket innen 6 timer etter høsting. Derfor er også mengden og plassering på slike vaskestasjoner viktig (Integrated Framework, Rwanda 2005). Grunnen til at vasket kaffe er et kvalitetsprodukt med høy pris er behandlingsprosessen.

Tidsperspektivet er som sagt knapt og prosessen er lang. Det er flere steg som må til for å finne selve kaffebønnen. Kaffefruktene blir lagt i vann for å skille dem fra hverandre med hensyn til vekt. Selve kaffefrukten blir kjørt gjennom maskiner for å skille bønne fra frukten. Senere blir bønnene vasket fire til fem ganger. Etter dette går bønnene igjen igjennom en sorteringsprosess og så blir de liggende flytende i 24 timer. Etter dette blir bønnene utsatt for en til sorteringsprosess for å så bli tørket i solen (Boudreaux 2007).

Satsingen på vasket kaffe i Rwanda har de siste årene økt og flere vaskestasjoner er blitt opprettet, fra 2 vaskestasjoner i år 2000 til 46 i år 2006 (Boudreaux 2007). Det er ikke bare i kaffesektoren det er store muligheter til forbedring, det samme gjelder kvaliteten i tesektoren. Her er også behovet for privatisering en nøkkelfaktor (Integrated Framework, Rwanda 2005).

Burundi har også store eksportandeler som involverer kaffe og te. Deres potensial for kvalitetsutvikling er også her en lukrativ mulighet, men utvikling innen denne sektoren er på lik linje som i Rwanda kostbart.

## **7.5 Politikk og institusjoner**

Som det er argumentert for før, er samarbeid et nøkkelord og veldig viktig for å gjennomføre og opprette reformer som er nødvendige for transportsektoren. Samarbeid er også et

---

<sup>67</sup> Boks 5.

hovedtema når det gjelder planlegging og å velge prosjekter i forbindelse med infrastruktur og forbedring av styringen av handel og transport med tanke på prosedyremessige og institusjonsmessige aspekter (UNCTAD 2003b). Hvis en antar at det er en direkte sammenheng mellom flere av LUK sine problemer og feilslått økonomisk politikk eller reform, er det viktig for LUK å legge merke til hvilke veier de har valgt før og velger nå når det gjelder internasjonal handel. De må prøve ut nye veier eller i hvert fall omvurdere og forandre på noen tidligere valg. Det er flere og forskjellige valg som må tas. Slike valg kan være å utvikle seg innen en komparativ fordel eller investere sterkt i en eksportsektor. Likevel er det ikke sikkert at et LUK som ligger langt vekke fra markeder har muligheten til disse løsningene. Problemet er at eksportdrevet vekstpolitikk ikke fungerer likt for alle. Det gjør at en etterligning av slik politikk ikke nødvendigvis fungerer i nevnt LUK selv om det fungerte bra i et eventuelt annet land (World Bank 2004).

Det er en stor debatt rundt hvor stor rolle institusjoner spiller i forhold til geografi og en del av denne debatten har gått igjen i oppgaven i forholdt til hvilke tiltak myndigheter må til med og problemene grunnet manglende kystlinje som de står ovenfor. Viktigheten av gode institusjoner er stor, men i LUK sine tilfeller er det her veldig viktig at gode institusjoner blir tilpasset og linket opp mot deres geografiske problem (Bloom og Sachs 1998).

For å kunne konkurrere på det internasjonale markedet er det viktig med lover og reglement som fremmer slikt samarbeid lokalt og internasjonalt. Her er det mye som kan gjøres av myndighetene. De burde fremme nasjonal privat sektor og støtte opp om reglement som fremmer et institusjonelt rammeverk innen det private. Dette er altså et must for å kompensere de administrative og operasjonsmessige vanskelighetene LUK står ovenfor (UNCTAD 2003b).

### **7.5.2 Det juridiske aspektet**

For at det skal forekomme optimal økonomisk vekst og utvikling i LUK må et ordentlig lovverk og håndhevelsesapparat være opprettet. Dette er en nødvendighet for stabilitet og støtte til investorer og operatører. Det må kunne sikre rettferdig konkurranse og straffe misbruk og overtredelser. Det er behov for vedtakelse av lover som gjelder i forhold til fremme deltakelsen av privat sektor og transport. For de lovene som allerede eksisterer

gjelder det å fornye og forbedre dem og harmonisere dem i forhold til internasjonal eller regional praksis. Nøkkelord som dukker opp her er privatisering, liberalisering og fjerning eller redusering av restriksjoner.

Det er likevel ikke alltid det er nødvendig å opprette nye lover (World Bank 2004). Selv om det finnes internasjonale lover<sup>68</sup> og konvensjoner, hender det ofte at flere land ikke opprettholder og følger disse. Dette kan by på store problemer enten det er LUK selv eller det er et transittland som gjør det. En hastesak for LUK og transittland er å føye seg etter eventuelle eksisterende lover og konvensjoner. Problemet her er at internasjonale lover og konvensjoner ikke nødvendigvis er obligatoriske for LUK's transittland å følge. Dette er områder som landene selv bestemmer om de skal følge. For eksempel tar "United Nations Convention on the Law of the Sea"<sup>69</sup> (UNCLOS) del X opp rettighetene til tilgang for LUK til og fra havet og frihet i forhold til transitt og sier:

"The terms and modalities for exercising freedom of transit shall be agreed between the land-locked States and transit States concerned through bilateral, subregional or regional agreements." (UNCLOS 1994, Del X, Artikkel 125, §2, 68)

### 7.5.3 FDI

Gitt den dårlige situasjonen LUK ofte er i kan en løsning være å føre politikk som vil tiltrekke seg FDI. I denne sammenheng kan Rwanda settes opp mot Burundi. Rwanda har de siste årene utrettet mye i forhold til Burundi og Rwanda har også høstet resultater. Som LUK kan det være en fordel å føre politikk som vil trekke til seg FDI som ikke er avhengige av å være nært knyttet til havet eller lave transportkostnader. Dette alternativet kan likevel være problematisk ettersom det da er nødvendig for LUK å delta konkurranseeffektivt på det internasjonale markedet. Da må de utvikle stedsspesifikke fortrinn. Det er mange grunner til at det kan være vanskelig å utvikle disse fortrinnene. For det første er det nødvendig å kunne stå for nødvendige ferdigheter for å utvikle fortrinnene, for å kunne få investorer interessert i prosjekter. Hvis dette blir gjort, og med et ULUK's eventuelle billige arbeidskraft, kan det gjøre ULUK til en bra potensiell investering når det for eksempel gjelder bedrifter som ikke trenger så veldig høyt utdannet personell. Et eksempel her er sentere for kundestøtte, noe som

---

<sup>68</sup> Et meget relevant eksempel i sammenheng med LUK er United Nations Convention on the Law of the Sea. Part X, Right of access of land – locked states to and from the sea and freedom of transit. Appendiks B .

<sup>69</sup> Appendiks B.

har slått sterkt an i India. Her kan LUK hente erfaring. Fordelen med IKT<sup>70</sup> tjenester er at de eliminerer problemene LUK har i forhold til sin geografiske plassering. Dette er grunnen til at slike land burde fremme en politikk som hjelper dem til å kunne delta på dette markedet. Myndigheter i utviklingsland uten kyststripe står nå ovenfor en stor utfordring, nemlig å utvikle tilstrekkelig IKT-infrastruktur. Innenfor denne sektoren har Rwanda gjort det bra. Deres IKT sektor har vokst mye de siste årene (Kühlcke 2009) og i følge TradeInvestvest Africa (2008b) er Rwanda på vei fra en jordbruksøkonomi til å bruke IKT til å bygge en kunnskapsbasert økonomi.

Et annet område som det er verd å satse på og som ikke er så avhengig av avstand fra havet er turistsektoren. Mulighetene her er store ettersom mange av utviklingslandene uten kystlinje er veldig vakre. Utviklingen av infrastruktur når det gjelder hotell og flyplasser kan resultere i store turistattraksjoner. For at det ikke skal være et problem for LUK å satse på turistsektoren, er de avhengige av at tilreisende turister bruker fly. Innenfor flytrafikk er det også mange mulige industrier å satse på der LUK kan ha store fordeler.

Innenfor turismesektoren har Rwanda også opplevd vekst (Kühlcke 2009). I 2007 tjente landet 42 millioner US\$. Utviklingen har her vært stor ettersom det i 2002 var snakk om en inntjening på 5 millioner US\$ (TradeInvest Africa 2008c) og ettersom etterspørselen øker trenger Rwanda investeringer for å utvikle seg innenfor dette området. Her er det blant annet behov for å etablere mer flychartertrafikk ettersom veitransport er hovedpulsåren til turisttransport (TradeInvest Africa 2008c). Burundi er også et eksempel på LUK som har satset og opplevd vekst innenfor turismesektoren. Her er også videre investeringer av veldig stor betydning for å kunne vedlikeholde veksten innenfor denne næringen. Selv om denne sektoren er underutviklet i landet, har Burundi hatt en stor økning i internasjonal turisme de siste årene. Det er estimert at landet var ventet å ende opp med 113,2 millioner US\$ i økonomisk aktivitet i 2007, og å stige til 187 millioner US\$ innen 2017, og å sysselsette 3,1% av arbeidsstyrken (TradeInvest Africa 2009b).

Regional integrasjon er viktig og flere ULUK har små markeder. Deres eventuelle involvering innen regionale avtaler vil øke deres investeringspotensial ettersom slike avtaler sikrer dem adgang til flere enn sine egne markeder. I denne sammenhengen blir LUK mer attraktive for

---

<sup>70</sup> Informasjons og kommunikasjonstjenester.

markedssøkende investering. Ettersom det foregår regional integrering vil store investorer kunne tjene på å kunne ta i bruk hele regioner som det er snakk om i forhold til produksjon. Gjennom å spre produksjon mellom flere medlemmer kan de benytte seg av alles kanskje forskjellige komparative fortrinn.

Hvis en ser på beliggenheten til LUK fra en annen vinkel, kan en snu opp-ned på situasjonen. Hvis LUK deltar i en regional integrasjon, vil deres posisjon bety at de ofte vil ligge i midten av en region. For eksempel ligger Usbekistan sentralt i Sentral-Asia og Paraguay ligger sentralt i Sør- Amerika. Deres posisjon gir landene en naturlig fordel når det gjelder å være et senter for hele regionen.

For LUK gjelder det å komme over sine ulemper som oppstår på bakgrunn av deres mangel på kystlinje. Her er det som sagt forskjellig for hvert land hva som egner seg best å ta tak i og utvikle seg innenfor. Dette koker ofte ned til hva som er landenes komparative fortrinn. Noen lands fordeler er at de er lokalisert nært store markeder. Eksempler her er Bhutan som er nabo med India, Kasakhstan og Mongolia som ligger mellom Kina og Russland, eller Botswana som er nabo til Sør-Afrika. Flere ULUK er små i størrelsen, men noen er store og har folketall på over 20 millioner. Her kan investorer rette seg mot lokale markeder. Der ligger fordelene i bedre konkurransemuligheter ettersom konkurrerende produkter fra andre land vil stilles på et lavere nivå fordi transportkostnadene vil være høye. I slike tilfeller vil plasseringen være en fordel (UNCTAD 2003a). Dette kommer blant annet også frem hos Behrens et al. (2006) der de viser at avsidesliggenhet ikke trenger å være en geografisk ulempe på grunn av et alternativt potensial til å trekke til seg store mengder firmaer. Her er altså grunnlaget for påstanden at når transportkostnader er høye vil det dempe konkurranse fra utlandet.

Selv om dette kan virke logisk, vil likevel lave inntekter føre til mindre markeder i kroner og øre noe som gjerne også er tilfellet for utviklingsland.

### **7.5.4 Det internasjonale miljøet**

Flere av ulempene LUK står ovenfor kan bare bli forbedret gjennom hjelp fra andre land, internasjonale organisasjoner eller private investorer. For eksempel er flere ULUK helt avhengige av hjelp utenfra for å utvikle sin infrastruktur (Chowdhury og Erdenebileg 2006). Her er det snakk om utviklingshjelp, FDI, lån og gjeldslette. Finansiell assistanse er

avgjørende for ULUK og det vi har vært inne på er at investering i den private sektoren en stor fordel. Selv om denne typen investering er en fordel, lar det seg gjerne ikke gjøre med 100 prosent privat investering. Alternativet da er andre investeringsløsninger som å bruke pengestøtte på å betale avgifter og lignende for at det skal være lettere for prosjekter å tiltrekke seg investeringer. Det er også mulighet for å investere innen institusjoner som for eksempel banker som låner til små infrastrukturprosjekter eller å låne penger til banker som skal drive med videre utlån til andre infrastrukturprosjekter (UNCTAD 2003a).

Realiteten er at enighet i verden i forhold til tilrettelegging av handel er vanskelig og finansiere infrastruktur er vanskelig å få til. På grunn av dette er det viktig at regional integrering forekommer for å hjelpe til å bedre situasjonen. Vi har allerede vært inne på fordelene med regional integrasjon. Flere økonomiske grupper har på bakgrunn av fordelene som regional integrasjon bringer med seg på ulike måter vært med på å utvikle LUK. Allikevel er det ofte vanskelig å realisere på grunn av lands forskjellighet når det for eksempel er snakk om å redusere skatter og avgifter forbundet med handel. Inntekter fra skatter på handel kan stå for store deler av et lands inntekter som gjør det vanskeligere for land å føye seg. Dette også på grunn av at, i følge Khandelwal (2004), land i Afrika ofte har hatt liten suksess når det kommer til å erstatte tapte handelsskatter i inntekter fra andre kilder (ibid).

### **7.6 Konklusjon**

Selv om et land mangler kystlinje er det flere tiltak som kan bedre deres situasjon. Her er det også store forskjeller mellom land i mulighetene til forbedring. Som de fleste andre land er reformering innad i landet viktig, men deres behov for at dette også skjer i samarbeid med transittland, er avgjørende i forhold til å bedre deres posisjon som LUK. Her er institusjonsdebatten aktuell. Hvor stor rolle spiller egentlig geografi når det blir satt opp mot institusjoner? LUK og spesielt ULUK er på flere områder veldig avhengig av det internasjonale miljøet for å kunne forbedre seg da mangel på for eksempel finansiering kan skape store hinder for utvikling.

## **Kapittel 8. Avsluttende kommentarer og konklusjoner**

Det kan observeres at store deler av landene som mangler kyststripe presterer dårlig og ofte dårligere enn sine maritime naboer. Av de 44 landene som mangler kyststripe er 31 utviklingsland. I HDR kommer det fram at 11 av de 24 landene som ligger under kategorien ”Low human development” er LUK. Her må man allikevel være oppmerksom på at mange av disse landene ligger i Afrika.

Lands tilgang til havet kan ha store konsekvenser for deres utvikling. Den geografiske situasjonen land befinner seg i som LUK kan avle store utfordringer innen transport og forhold til transittland. Av casestudiet har vi lært at LUK som Rwanda og Burundi er veldig avhengige av sine transittland for å nå internasjonale markeder. Disse rutenes infrastruktur er av stor betydning når det gjelder hvor høye direkte og indirekte transportkostnader er.

I og med at det er veldig mange faktorer som spiller inn for et land i forhold til hvor bra landet klarer seg økonomisk, vil ikke situasjonen der land mangler kystlinje alene, være totalt avgjørende i forhold til hvordan landets økonomiske utvikling er. Det er mange eksempler på LUK som klarer seg bra, men i disse tilfellene er gjerne landet heldige på andre områder. For eksempel så er Sveits heldige fordi de ligger midt oppi et av sine største markeder og et annet eksempel er Botswana som har store naturressurser i form av diamanter. Det er også her verdt å nevne at det å være LUK i Europa ikke er det samme som å være LUK i Afrika.

Casestudiet viser hvor stor rolle institusjoner spiller der reformer og ikke minst riktige reformer er avgjørende. Dette observeres tydelig når Burundi og Rwanda settes opp mot hverandre da en sammenligning av landene viser til en bedre utvikling i Rwanda.

I institusjonsdebatten er det stor uenighet om hvor stor vekt en skal legge på institusjoner og hvor mye vekt en skal legge på andre ting, i dette tilfellet, å være LUK. I løpet av oppgaven kommer det blant annet frem resultater som viser til en klar ulempe med å være LUK. Allikevel er det flere av disse resultatene som for eksempel bygger på andre ting som mangel på infrastruktur der det igjen kan argumenteres for rette institusjoner. Allikevel er det også påstander om at institusjoner spiller en så stor rolle at faktorer som geografi nesten ikke er relevant. I følge resultatene som kommer frem i denne oppgaven er ikke dette tilfellet.

Casestudiet tar grundig opp problematikken rundt transitt og tar blant annet opp Rwanda's mange suksesser når det kommer til reformer. Rwanda har også hatt reformer innen kategorien "Trading across borders" i Doing Business der landets rangering innen denne kategorien ikke har forbedret seg veldig mye. Dette kan vise til en avhengighet av at transittland på lik linje må gå inn for slike reformer og i dette tilfellet har ikke transittland som Kenya og Tanzania hatt reformer inne dette området siden 2004. Med det vi finner ved hjelp av casestudiet kan vi altså på bakgrunn av denne observasjonen stille oss litt mer kritisk til resultatene til for eksempel Owen, Videras og Davis (2009) som kommer frem til at geografisk situasjon spiller liten rolle når det kommer til å bestemme et lands vekstsituasjon når det er kontrollert for institusjoner. Dette på grunn av selv om det hadde vært en påstand om at et lands utvikling bare hadde vært avhengig av institusjoner, ville også LUK vært avhengig av sine transittland for å ha gode institusjoner og sette i gang avgjørende reformer. Her vil altså LUK til tross for gode institusjoner være avhengig av sine transittland. Dette stemmer godt overens med argumentene presentert av Faye et al. (2004).

Funnene i casestudiet viser til at konsekvensene av å være LUK har vært med å spille en rolle i forhold til utvikling og kan være med på å støtte opp om andre resultater på området som argumenterer for LUK's handikap. Her kan for eksempel nevnes Ades og Chua (1997) i forhold til konsekvenser av uroligheter i transittland, Limão og Venables (2001) i forhold til LUK's store forskjeller innen transportkostnader i forhold til sine maritime naboer, Hummels (2001) i forhold til distanse i forbindelse med tid og handelspartnere og Faye et al. (2004) i forhold til LUK's avhengighet av transittland. Casestudiet sier oss altså også noe om hvilke faktorer som er prioriteter i forhold til LUK's forbedringsmuligheter der kostnadsreduksjon innenfor transport og integrasjon er veldig viktig. Her kan det også argumenteres for å lette på kostnadsproblemet i forbindelse med spesialisering innen områder som LUK ikke er fullt så berørt av sin geografiske posisjon.

Selv om Rwanda og Burundi er noen av verdens fattigste land kan det observeres at et initiativ til forbedringer i LUK kan ha mye å si. Her er ofte forbedringer også et spørsmål om finansiering og slik det kommer frem av casestudiet er dette behovet veldig stort, spesielt for land som Burundi og Rwanda som i tillegg til å mangle kyststripe er utviklingsland.



## Appendiks

### Appendiks A: Handelspartnere for ULUK i prosenter, 2003

Country	Exports	Imports
Afghanistan	EU – 27.4; USA-27.1; India – 16.5; Pakistan – 13.4; Russian Fed. – 2.8.	Pakistan – 30.1; EU-15.0; Rep. of Korea – 9.2; Japan – 7.7; Turkmenistan – 5.4; Kenya – 4.6; USA – 4.5; Russia – 4.0
Armenia	EU – 44.8; Israel – 15.8; Russian Fed. – 12.1; Islamic Rep. of Iran – 7.8; USA – 6.3	EU – 30.6; Russian Fed. – 11.6; Israel – 11.3; USA –9.5; Islamic Rep. of Iran – 8.8; UAE – 5.4; Ukraine –4.6.
Azerbaijan	EU – 58.3; Czech Rep. – 11.4; Turkey – 5.9; Georgia –4.5; Russian Fed. – 4.5	EU – 31.0; Russian Fed. – 15.5; Turkey – 12.0; China 7.8; Ukraine – 5.4; USA – 4.6; Kazakhstan – 4.3
Bolivia	Brazil – 37.0; Venezuela – 12.9; Colombia – 12.0; USA – 11.6; EU – 5.6; Peru – 5.1	Brazil – 25.2; Argentina – 22.4; USA – 12.0; Chile – 9.3; EU – 9.1; Peru – 5.8
Burkina Faso	EU – 18.5; Singapore – 13.0; China – 11.8; Thailand –7.9; India – 6.1; Ghana – 5.3; Colombia – 5.3	EU – 48.8; Côte d'Ivoire – 14.6; Togo – 9.0; Senegal – 3.8
Burundi	Switzerland – 32.0; EU – 28.5; Rwanda – 5.7; Uganda – 2.0; USA – 1.6	EU – 31.6; Kenya – 14.4; United Rep. of Tanzania – 11.7; Uganda – 5.9; Zambia – 5.2; India – 4.4; Japan – 4.3; China – 4.2
Central African Rep.	EU – 76.7; Indonesia – 6.7; Congo – 3.0	EU – 36.5; Cameroon – 9.4; USA – 5.4; Congo – 3.6; Oman – 2.2; Chad – 2.1
Chad	EU – 47.1; USA – 25.2; Morocco – 4.6; CAR – 3.4	EU – 48.7; USA – 20.7; Cameroon – 14.6; Saudi Arabia – 3.5
Ethiopia	EU – 31.1; Djibouti – 13.4; Saudi Arabia – 7.0; Japan –6.8; USA – 5.1	Saudi Arabia – 24.1; EU – 20.1; USA – 17.0; China – 6.4; India – 3.9
Kazakhstan	Bermuda – 17.0; EU – 15.3; Russian Fed. – 15.2; Switzerland – 13.0; China – 12.8; Ukraine – 3.3; Islamic Rep. of Iran – 3.2	Russian Fed. – 39.0; EU – 24.5; China – 6.2; USA – 5.6; Ukraine – 3.9
Kyrgyzstan	UAE – 24.8; Switzerland – 20.3; Russian Fed. – 16.7; Kazakhstan – 9.8; Canada – 5.3; China – 4.0; Tajikistan – 3.2; EU – 3.0; Uzbekistan – 2.8	Russian Fed. – 24.7; Kazakhstan – 24.0; EU – 11.2; China – 10.2; USA – 6.7; Uzbekistan – 5.5; Turkey – 3.7
Lao PDR	EU – 26.3; Thailand – 20.8; Viet Nam – 15.9; China –2.2	Thailand – 59.3; China – 12.8; Viet Nam – 10.2; EU – 5.6; Singapore – 2.6
Malawi	EU – 32.2; S. Africa – 23.3; USA – 13.5; Egypt – 5.7; Japan – 4.6	S. Africa – 53.7; EU – 10.6; India – 4.9; United Rep. of Tanzania – 3.8; Zambia – 3.6
Mali	EU – 27.0; Thailand – 14.0; China – 12.0; India – 7.8; Bangladesh – 6.1; Mauritius – 3.9; Tunisia – 3.4	EU – 28.5; Senegal – 7.7; Côte d'Ivoire – 7.1; S. Africa – 2.7; China – 2.5; Togo – 2.3
Mongolia	China – 46.2; USA – 23.2; EU – 7.3; Russian Fed. – 6.7; Singapore – 5.7; Australia – 5.6	Russian Fed. – 33.1; China – 21.5; EU – 10.8; Korea – 8.4; Japan – 7.9
Nepal	India – 50.6; USA – 26.1; EU – 14.4	India – 22.9; China – 13.5; UAE – 12.5; EU – 9.6; Singapore – 7.1; Saudi Arabia – 5.5; Kuwait – 4.6; Korea – 3.4
Niger	EU – 47.2; Nigeria – 28.7; Japan – 17.2;	EU – 27.5; Côte d'Ivoire – 13.9; China –

	Ghana – 2.1	10.5; Nigeria – 7.7; USA – 5.5 Japan – 4.9
Rep. of Moldova	Russian Fed. – 39.0; EU – 23.4; Romania – 11.4; Ukraine – 7.1; Belarus – 5.2; USA – 4.3	EU – 28.4; Ukraine – 22.0; Russian Fed. – 13.0; Romania – 7.0; Belarus – 3.6; Kazakhstan – 3.4; Turkey – 3.4
Paraguay	Brazil – 34.2; Uruguay – 19.6; Switzerland – 7.8; EU – 6.9; Argentina – 5.3; USA – 3.6	Brazil – 32.4; Argentina – 21.6; China – 12.7; EU – 8.2; USA – 3.8; Japan – 3.5; Uruguay – 3.2
Rwanda	Indonesia – 39.4; EU – 11.0; China – 4.2; Hong Kong – 2.5	EU – 25.2; Kenya – 23.4; Uganda – 6.3; S. Africa – 3.3; Congo – 2.5
Tajikistan	EU – 28.4; Turkey – 24.4; Latvia – 9.9; Switzerland – 9.7; Uzbekistan – 8.5; Russian Fed. – 6.6; Islamic Rep. of Iran – 6.5	Russian Fed. – 20.2; Uzbekistan – 15.1; Kazakhstan – 10.9; Ukraine – 7.1; Azerbaijan – 7.1; EU – 5.9; Romania – 4.4; Turkmenistan – 3.6; Turkey – 3.3; Kyrgyzstan – 3.1
TFYR of Macedonia	EU – 68.4; Serbia & Montenegro – 37.9; Croatia – 6.9; USA – 6.1; Turkey – 2.6; Slovenia – 2.4; Bosnia & Herzegovina – 2.3; Bulgaria – 2.2; Albania – 2.0	EU – 51.2; Serbia & Montenegro – 9.2; Slovenia – 7.9; Bulgaria – 7.4; Turkey – 6.0; Croatia – 3.4; Hungary – 2.4
Turkmenistan	Ukraine – 39.2; EU – 19.5; Islamic Rep. of Iran – 14.7; Turkey – 6.5; UAE – 2.8; Afghanistan – 2.1	Russian Fed. – 21.5; Ukraine – 15.2; EU – 11.0; Turkey – 9.4; UAE – 7.6; China – 4.2; Islamic Rep. of Iran – 3.7; Kazakhstan – 3.1
Uganda	EU – 26.6; Kenya – 14.7; Switzerland – 13.7; S. Africa – 5.6; Rwanda – 3.9; Congo – 2.7	Kenya – 26.1; EU – 18.7; India – 7.4; S. Africa – 7.2; Japan – 6.6; UAE – 5.9; USA – 5.7; China – 5.1
Uzbekistan	Russian Fed. – 22.4; EU – 14.1; China – 9.3; Ukraine – 7.5; Tajikistan – 6.2; Bangladesh – 4.7; Turkey – 4.6; Japan – 4.3; Kazakhstan – .2; USA – 4.1; Korea – 3.7	Russian Fed. – 22.3; EU – 19.5; USA – 11.4; Korea – 11.0; China – 6.5; Turkey – 6.1; Kazakhstan – 6.1; Ukraine – 3.7; Tajikistan – 3.0
Zambia	EU – 35.2; S. Africa – 21.6; Tanzania – 13.9; Switzerland – 8.1; Congo – 3.9; India – 3.6	S. Africa – 48.3; EU – 14.2; Zimbabwe – 12.8; UAE – 4.3
Zimbabwe	EU – 17.1; Zambia – 6.3; S. Africa – 6.1; China – 5.3; Japan – 4.4	S. Africa – 51.3; EU – 10.1; Congo – 6.1; Mozambique – 2.5; USA – 2.2

Kilde: UNCTAD 2005. Sekundærkilde: IMF Direction of Trade Statistics (DOTS), 2004

## **Appendiks B: UNCLOS, Part X, Rights of access of land-locked states to and from the sea and freedom of transit. Artikel 124-132.**

### PART X

#### RIGHT OF ACCESS OF LAND-LOCKED STATES TO AND FROM THE SEA AND FREEDOM OF TRANSIT

##### Article 124 Use of terms

1. For the purposes of this Convention:

- (a) "land-locked State" means a State which has no sea-coast;
- (b) "transit State" means a State, with or without a sea-coast, situated between a land-locked State and the sea, through whose territory traffic in transit passes;
- (c) "traffic in transit" means transit of persons, baggage, goods and means of transport across the territory of one or more transit States, when the passage across such territory, with or without trans-shipment, warehousing, breaking bulk or change in the mode of transport, is only a portion of a complete journey which begins or terminates within the territory of the land-locked State;
- (d) "means of transport" means:
  - (i) railway rolling stock, sea, lake and river craft and road vehicles;
  - (ii) where local conditions so require, porters and pack animals.

2. Land-locked States and transit States may, by agreement between them, include as means of transport pipelines and gas lines and means of transport other than those included in paragraph 1.

##### Article 125 Right of access to and from the sea and freedom of transit

1. Land-locked States shall have the right of access to and from the sea for the purpose of exercising the rights provided for in this Convention including those relating to the freedom of the high seas and the common heritage of mankind. To this end, land-locked States shall enjoy freedom of transit through the territory of transit States by all means of transport.

2. The terms and modalities for exercising freedom of transit shall be agreed between the land-locked States and transit States concerned through bilateral, subregional or regional agreements.

3. Transit States, in the exercise of their full sovereignty over their territory, shall have the right to take all measures necessary to ensure that the rights and facilities provided for in this Part for land-locked States shall in no way infringe their legitimate interests.

##### Article 126 Exclusion of application of the most-favoured-nation clause

The provisions of this Convention, as well as special agreements relating to the exercise of the right of access to and from the sea, establishing rights and facilities on account of the special geographical position of land-locked States are excluded from the application of the most-favoured-nation clause.

Article 127

Customs duties, taxes and other charges

1. Traffic in transit shall not be subject to any customs duties, taxes or other charges except charges levied for specific services rendered in connection with such traffic.
2. Means of transport in transit and other facilities provided for and used by land-locked States shall not be subject to taxes or charges higher than those levied for the use of means of transport of the transit State.

Article 128

Free zones and other customs facilities

For the convenience of traffic in transit, free zones or other customs facilities may be provided at the ports of entry and exit in the transit States, by agreement between those States and the land-locked States.

Article 129

Co-operation in the construction and improvement of means of transport

Where there are no means of transport in transit States to give effect to the freedom of transit or where the existing means, including the port installations and equipment, are inadequate in any respect, the transit States and land-locked States concerned may co-operate in constructing or improving them.

Article 130

Measures to avoid or eliminate delays or other difficulties of a technical nature in traffic in transit

1. Transit States shall take all appropriate measures to avoid delays or other difficulties of a technical nature in traffic in transit.
2. Should such delays or difficulties occur, the competent authorities of the transit States and land-locked States concerned shall co-operate towards their expeditious elimination.

Article 131

Equal treatment in maritime ports

Ships flying the flag of land-locked States shall enjoy treatment equal to that accorded to other foreign ships in maritime ports.

Article 132

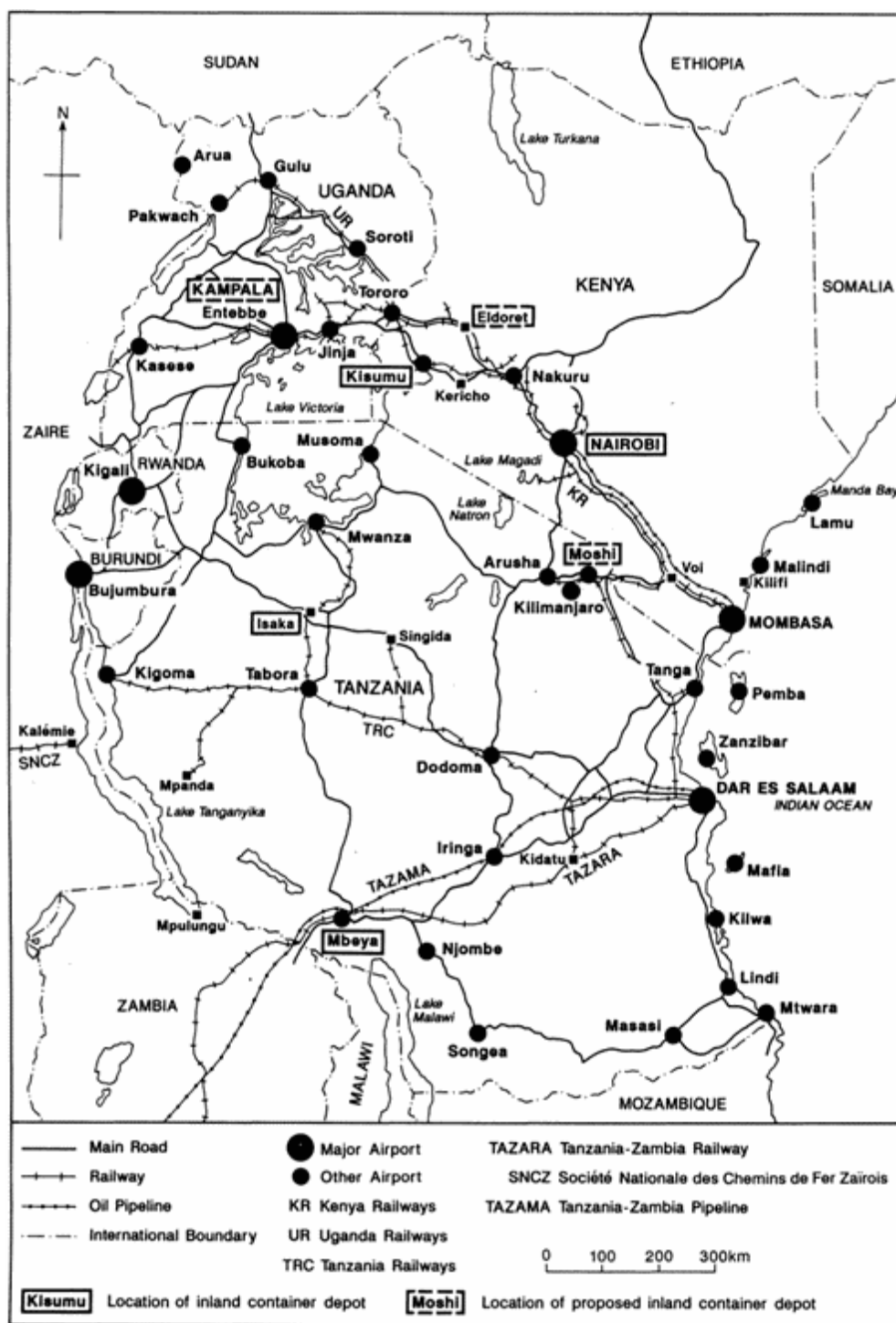
Grant of greater transit facilities

This Convention does not entail in any way the withdrawal of transit facilities which are greater than those provided for in this Convention and which are agreed between States Parties to this Convention or granted by a State Party. This Convention also does not preclude such grant of greater facilities in the future.

*Kilde: UNCLOS. 1994.*

*URL: [http://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf)*

# Appendiks C: Kart over Øst-Afrika og handelskorridorer.



Kilde: Integrated Framework, Burundi (2003)

## Referanser

- Ades, Alberto og Hak B. Chua. 1997. *Thy Neighbor`s Curse: Regional Instability and Economic Growth*. Boston: Kluwer Academic Publishers, Journal of Economic Growth, 2: 279-304.
- Alesina, Alberto og David Dollar. 2000. *Who Gives Foreign Aid to Whom and Why?* Journal of Economic Growth, 5: 33-63
- Anyango, Gordon. 1997. *Comparative Transportation Cost Analysis in East Africa*. Nairobi, Kenya: Technical Paper 22, Office of Sustainable Development Bureau for Africa.
- Arvis, Jean François. 2005. Transit and the special Case of landlocked countries. I *Customs Modernization Handbook*, red. L. D Wulf og J. B Sokol, 243-64. Washington D.C: The World Bank
- Arvis, Jean François, Gael Raballand, og Marteau Jean-François. 2007. *The Cost of being. Landlocked: Logistics Costs and Suply Chain Reliability*. Washington D.C: The World Bank.
- Basdevant, Oliver. 2009. *How Can Burundi Raise Its Growth Rate? The Impact of Civil Conflict and State Intervention on Burundi`s Growth Performance*. Washington D.C: IMF.
- Behrens, Kristian, Carl Gaignè, Gianmarco I.P. Ottaviano og Jacques- François Thisse. 2006. *Is remoteness a locational disadvantage?* Oxford University Press, Journal of Economic Geography, 6: 347-368.
- Bloom, David E. og Jeffrey D. Sachs. 1998. *Geography, Demography, and Economic Growth In Africa*. Washington D.C: Brookings Papers on Economic Activity, Economic Studies Program, The Brokkings Institution.
- Boudreaux, Karol. 2007. *State Power, Entrepreneurship, and Coffee: The Rwandan Experience*. George Mason University, Washington D.C: Mercatus Policy Series.
- Bougheas, Spiros, Panicos O. Demetriades og Edgar L.W. Morgenroth. 1999. *Infrastructure, Transport costs and trade*. Keele University: Journal of International Economics, 47: 169-189.
- Chowdhury, Anwarul K og Erdenebileg Sandagdorj. 2006. *Geography Against Development: A Case for Landlocked Developing Countries*. New York: UN - OHRLLS

- Coulibaly, Kalamogo, Kene Ezemenari og Neal Duffy. 2008. *Productivity Growth and Economic Reform: Evidence from Rwanda*. Washington D.C: The World Bank.
- Diop, Ndiame, Paul Brenton og Yakup Asarkaya. 2005. *Trade Costs, Exports Development and Poverty in Rwanda*. Washington D.C: The World Bank.
- Djankov, Simeon, Caroline Freund og Cong S. Pham. 2006. *Trading on time*. Washington D.C: The World Bank.
- Ezemenari, Kene, Ephraim Kebede og Sajal Lahiri. 2008. *The Fiscal Impact of Foreign Aid in Rwanda: A Theoretical and Empirical Analysis*. Washington D.C: The World Bank.
- Faye, Michael L, John W.MCarthur, Jeffrey D Sachs og Thomas Snow. 2004. *The Challenges Facing Landlocked Developing Countries*. Routledge, Journal of Human Development and Capabilities 5(1): 31-68.
- Freund, Caroline og Nadia Rocha. 2010. *What Constrains Africa's Exports?*. Washington D.C: The World Bank
- Gallup, John Luke, Jeffrey Sachs og Andrew D. Mellinger. 1999. *Geography and Economic Development*. Harvard Center for International Development.
- GFP. 2005. *The Almaty Agenda*. The United Nations Trade Facilitation Network.
- Hausmann, Ricardo. 2001. *Prisoners of Geography*. Foreign Policy, 122: 44-53  
Washingtonpost.Newsweek Interactive, LLC.  
URL: <http://www.jstor.org/stable/3183225> (lest: 01.09.2009)
- Hoyle, B.S. 1978. *African Politics and Port Expansion at Dar Es Salaam*. New York: American Geographical Society.
- Hoyle, Brian og Jacques Charlier. 1995. *Inter – port competition in developing countries: an East African case study*. Storbritania: Journal of Transport Geography, 3(2)87-103.
- Hummels, David. 2001. *Time as a trade barrier*. West Lafayette: Prude University
- Hummels, David. 2007. *Transportation Costs and International Trade Over Time*. West Lafayette/Prude University: Journal of Economic Perspectives.
- IMF. 2009. *Burundi: Poverty Reduction Strategy Paper – Annual Progress Report*. Washington D.C: International Monetary Fund Country Report No. 09/90.
- IMF. Direction of Trade Statistics (DOTS), 2004.
- Integrated Framework, Burundi. 2003. *Diagnostic Trade Integration Study*.  
URL: [http://www.integratedframework.org/files/english/Burundi\\_dtis\\_5nov03.pdf](http://www.integratedframework.org/files/english/Burundi_dtis_5nov03.pdf)  
(lest: 04.03.2010)

- Integrated Framework, Rwanda. 2005. *Diagnostic Trade Integration Study*.  
 URL: [http://www.integratedframework.org/files/english/Rwanda\\_DTIS\\_final.pdf](http://www.integratedframework.org/files/english/Rwanda_DTIS_final.pdf)  
 (lest: 13.01.2010)
- Khandelwal, Padamja. 2004. *COMESA and SADC: Prospects and Challenges for Regional Trade Integration*. Washington D.C: IMF
- Limão, Nuno og Anthony J. Venables. 2001. *Infrastructure, Geographical Disadvantage, Transport Cost, and Trade*. The World Bank Economic Review, 15( 3): 451-479.
- Li Yue og John S. Wilson. 2009. *Time as a Determinant of Comparative Advantage*. Washington D.C: The World Bank.
- MacKellar, Landis, Andreas Wörgötter og Julia Wörz. 2000. *Economic Development Problems of Landlocked Countries*. Wien: Transition Economics Series No.14.
- Martínez-Zarzoso, I, I, García-Menéndez og C, Suárez-Burguet. 2003. *Impact of Transport Costs on International Trade: The Case of Spanish Ceramic Exports*. Storbritannia: Palgrave Macmillan. Maritime Economics & Logistics, 5: 179-198.
- Naudè, Wim. 2009. *Geography, transport and Africa's proximity gap*. United Nations University, Helsinki: Journal of Transport Geography, 17(1): 1-9.
- Naudè, Wim og Marianne Matthe. 2007. *The Significance of Transport Costs in Africa*. United Nations University Helsinki: Policy Brief.
- Ndikumana, Léonce. 2001. *Fiscal Policy, Conflict, and Reconstruction in Burundi and Rwanda*. Amherst: World Institute for Development Economics Research
- Nganou, Jean – Pascal, Quentin Wodon, Jean-Paul Zoyem, Eric Mabushi og Ephraim Kebede. 2008. *Burundi's Growth: The Need for Long-lasting and Stable Performance*. Washington D.C: The World Bank, Breaking the Cycle: A Strategy for Conflict-sensitive Rural Growth in Burundi.
- Nkurunziza, Janvier D og Floribert Ngaruko. 2002. *Explaining Growth in Burundi: 1960 – 2000*. U.S.A/Berkeley: The Berkeley Electronic Press.
- Owen, Ann L., Julio Videras og Lewis Davis. 2009. *Do all countries follow the same growth Process?*. New York: Journal of Economic Growth, 14(4): 265-286.
- Radelet, Steven og Jeffrey Sachs. 1998. *Shipping Costs, Manufactured Exports, and Economic Growth*. Presentert på the American Economic Association meeting.
- Roberts, Mark og Uwe Deichmann. 2009. *International Growth Spillovers, Geography and Infrastructure*. Washington D.C: The World Bank.



- Sachs, Jeffrey D. og Andrew M. Warner. 1997. *Sources of Slow Growth in African Economies*. Harvard University: Journal of African Economies, 6(3): 335-376.
- Smith, Adam. 1822. *An inquiry into the nature and causes of the wealth of nations*. Vol 1 s 27. London. Utgave 4.
- Tumuhimbise, Carolyn og Simon Ihiga. 2007. *A survey of non-tariff barriers that affect Ugandan imports and exports within each and comesa countries*. Kenya/Uganda
- UNCTAD, Handbook of Statistics. 2001. New York og Geneva: United Nations Publication.
- UNCTAD, Handbook of Statistics. 2008. New York og Geneva: United Nations Publication.
- UNCTAD. 2003a. *Challenges and opportunities for further improving the transit systems and Economic development of landlocked and transit development countries*. Report by the Secretary-General of UNCTAD. Dokument TD/B/LDC/AC.1/19. Mai 13. 2003. New York: UNCTAD.
- UNCTAD. 2003b. *Strategies for landlocked and transit developing countries to plan and implement sustainable trade and transport facilitation initiatives*. Issue note by the Secretary-General of UNCTAD. Dokument UNCTAD/SDTE/TLB/2003/2. Juli 23.
- UNCTAD. 2005. *International Ministerial Meeting of Landlocked Developing Countries: Effective Participation of Landlocked Developing Countries in the Multilateral Trading System*. Part 1. United Nations Conference on Trade and Development.
- United Nations Development Programme. 2009. *Humane Development Report 2009. Overcoming barriers: Human mobility and Development*. New York: UNDP
- World Bank. 2004. *Landlocked Countries: Opportunities, Challenges, Recommendations*. URL: <http://www.gfptt.org/Entities/ReferenceReadingProfile.aspx?id=44134b17-dade-492f-9cb7-5d1e42544c8d> (Lest: 15.10.2009)
- World Bank. 2008. *Improving Trade and Transport for Landlocked Developing Countries*. Washington D.C: The World Bank contributions to implementing the Almaty Programme of Action. A report for the mid-term review.
- World Bank og IFC. 2007. *Doing Business 2008*. Washington D.C: World Bank.
- World Bank og IFC. 2008a. *Doing Business in Landlocked Economies 2009*. Washington D.C: World Bank.
- World Bank og IFC. 2008b. *Doing Buisness 2009*. Washington D.C: World Bank.
- World Bank og IFC. 2010c. *Doing Buisness 2010 Rwanda*. Washington D.C: World Bank.
- World Bank og IFC. 2010d. *Doing Business 2010 Tanzania*. Washington D.C: World Bank.

- World Bank og IFC. 2010e. *Doing Business 2010 Kenya*. Washington D.C: World Bank.
- World Bank og IFC. 2010f. *Doing Business 2010 Uganda*. Washington D.C: World Bank.
- World Bank og IFC. 2010g. *Doing Business 2010 Burundi*. Washington D.C: World Bank.
- World Bank og UN-OHRLS. 2008. *Improving Transport Services to and from Landlocked Countries: Some Promising Measures*. Expert Meeting, 28 Mai.
- World Trade Organization. 2005. *International trade statistics 2005*. Geneva: WTO Publications.
- World Trade Report. 2008. *Trade in a Globalizing World*. Geneva: WTO.

## Elektroniske kilder

- CIA. 2010a. *The World Factbook*.  
URL: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/> (lest 23.04.2010)
- CIA. 2010b. *The World Factbook: Coastline*  
URL: [https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/fields/print\\_2060.html](https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/fields/print_2060.html) (Lest 3.05.2010)
- Burundi Embassy in Berlin. *Economy*.  
URL: <http://www.burundi-embassy-berlin.com/BInfo/BInfo.html> (lest 19.05.2010)
- COMESA. 2008-2010a. *Overview*.  
URL: [http://about.comesa.int/index.php?option=com\\_content&view=article&id=1:overview&catid=1:general&Itemid=2](http://about.comesa.int/index.php?option=com_content&view=article&id=1:overview&catid=1:general&Itemid=2) (lest 24.04.2010)
- COMESA. 2008-2010b. *Strategy*.  
URL: <http://about.comesa.int/lang-en/overview/comesa-strategy> (lest 13.04.2010)
- Doing Business. 2010a.  
URL: <http://www.doingbusiness.org/> (u.d)
- Doing Business. 2010b. *Survey. Trading Across Borders – Economy*  
URL: [http://www.doingbusiness.org/Documents/Survey\\_Instruments/DB11\\_Trading\\_Across\\_Borders\\_survey\\_en.pdf](http://www.doingbusiness.org/Documents/Survey_Instruments/DB11_Trading_Across_Borders_survey_en.pdf) (lest 23.04.2010)
- Doing Business. 2010c. *Reformers*.  
URL: <http://www.doingbusiness.org/Reformers/> (lest 02.04.2010)
- Doing Business. 2010d. *Top 10 Reformers from Doing Business 2010*.  
URL: <http://www.doingbusiness.org/features/Reformers2010.aspx> (lest 10.04.2010)
- FfP .2009. *The Found For Peace: Burundi*.  
URL: [http://www.fundforpeace.org/web/index.php?option=com\\_content&task=view&id=341&Itemid=502](http://www.fundforpeace.org/web/index.php?option=com_content&task=view&id=341&Itemid=502) (lest 16.05.2010)

ILEC. *Promoting Sustainable Management of the World's Lakes and Reservoirs.*

URL: <http://www.ilec.or.jp/database/afr/afr-06.html#top> (lest 15.05.2010)

Integrated Framework for Trade-Related Technical Assistance to Least Developed Countries.

2010. *The Integrated Framework*. URL: <http://www.integratedframework.org/> (lest 7.05.2010)

Kühlcke Karen. 2009. *Why investors are flocking to Rwanda*. TradeInvest Africa.

URL: [http://www.tradeinvestafrica.com/feature\\_articles/959837.htm](http://www.tradeinvestafrica.com/feature_articles/959837.htm) (lest 21.04.2010)

Republic of Rwanda: Ministry of Trade and Industry. 2007. *National trade*.

URL: [http://www.minicom.gov.rw/spip.php?article51&var\\_recherche=COMESA](http://www.minicom.gov.rw/spip.php?article51&var_recherche=COMESA) (lest 21.05.2010)

TradeInvest Africa. 2008a. *\$4bn railway to link Burundi, Rwanda with neighbours*.

URL: <http://www.tradeinvestafrica.com/news/884860.htm> (lest 16.03.2010)

TradeInvest Africa. 2008b. *Rwanda welcomes expats to build ICT based economy*.

URL: <http://www.tradeinvestafrica.com/news/777428.htm> (lest 21.04.2010)

TradeInvest Africa. 2008c. *Air charter services needed*

URL: [http://www.tradeinvestafrica.com/investment\\_opportunities/909468.htm](http://www.tradeinvestafrica.com/investment_opportunities/909468.htm) (lest 21.04.2010)

TradeInvest Africa. 2009a. *Investment in tourist accommodation on the rise*.

URL: <http://www.tradeinvestafrica.com/news/302991.htm> (lest 21.04.2010)

TradeInvest Africa. 2009b. *Burundi's tourism ready for investment*.

URL: <http://www.tradeinvestafrica.com/news/958951.htm> (lest 21.04.2010)

UNCLOS. 1994.

URL: [http://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf)  
(lest 09.10.2009)

UNCTAD, Handbook of Statistics online. 2009.

URL: <http://stats.unctad.org/Handbook/ReportFolders/reportFolders.aspx> (u.d)